APPENDICE

AU

CINQUANTE-DEUXIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

SESSION DE 1916

PARTIE II

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

LISTE DES APPENDICES, 1916.

PARTIE I.

N° 1.—Rapports du comité permanent des Comptes publics sur l'étude de certains paiements: *il a été recommandé d'imprimer comme appendice aux journaux* la preuve annexée au Deuxième, Quatrième, Cinquième et Sixième rapports du comité, en date respectivement du 15 mars, du 2 mai et du 17 mai 1916. *Recommandation approuvée. Voir Appendice N° 1. Imprimé.*

N° 2.—Rapports du comité permanent de l'Agriculture et de la Colonisation, concernant le témoignage rendu par M. Nunnick, annexé au premier rapport du comité en date du 21 mars 1916 relativement à l'amélioration de l'agriculture au Canada; aussi le témoignage de M. Robertson annexé au second rapport du comité en date du 3 avril 1916 au sujet de l'Immigration. *Recommandé qu'ils soient imprimés comme appendice aux journaux. Recommandation non approuvée.* Voir Procès-verbaux, page 739. Second rapport du comité mixte des Impressions. *Non imprimé comme appendice.*

PARTIE II.

N° 3.—Rapport du comité permanent de la Marine et des Pêcheries relativement à la preuve annexée au Troisième rapport du comité, en date du 4 mai 1916, au sujet d'une résolution concernant l'augmentation dans le prix des poissons de mer au Canada entre les endroits de leur production et ceux de leur consommation. *Recommandé qu'elle soit imprimée comme appendice aux journaux. Recommandation approuvée. Voir appendice N° 3. Imprimé.*

N° 4.—Rapport du comité spécial chargé d'étudier les taux des pensions à payer aux soldats invalides et l'établissement d'un Conseil permanent des pensions et de faire rapport sur ces sujets. *Il a été recommandé d'imprimer pour la distribution et comme appendice aux journaux* les témoignages et les états s'y rattachant annexés au Troisième rapport du comité en date du 10 mai 1916. *Ordonné d'imprimer sans retard. Voir appendice N° 4. Imprimé.*

RAPPORT OFFICIEL

DES

TÉMOIGNAGES ENTENDUS PAR LE COMITÉ DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, CANADA, PENDANT LA SESSION DE 1916

CONCERNANT

Un repas moins coûteux—Marchés américains—Meilleures facilités de manutention des marchandises—Capital-actions et équipement des compagnies de messageries—Principaux marchés du Canada pour les produits de la côte—Commissions—Possibilités de concurrence—Taux de concurrence—Entrepôt frigorifique—Coopération dans le commerce—Démonstrations de certains produits dans le but d'en augmenter la consommation—Détérioration en route des produits alimentaires—Distribution des recettes entre les compagnies de messageries et les chemins de fer—Enseignement pour une plus grande consommation de produits comestibles de la mer—Effet des colis postaux sur le transport par messageries—Equipement et facilité de transport—Compagnies de messageries collectivement et séparément—Trains rapides à marchandises—Trains rapides à marchandises *vs* expédition par messageries—Aide du gouvernement au commerce sur certaines lignes nécessaires—Exploitation du service de messageries par le gouvernement sur ses chemins de fer—Augmentation du commerce—Moyens de produire une plus grande demande—Conditions plus avantageuses pour le commerce—Importation des produits alimentaires—Augmentation des taux causée par les privilèges de messageries—Augmentation de la consommation des produits comestibles de la mer—Rapport de la Commission de commerce entre Etats—Inspection des produits alimentaires—Pertes causées par le manque de soin—Nécessité de diminuer les taux pour l'augmentation du commerce—Maximum et minimum des chargements complets et taux—Nationalisation des compagnies de messageries—Wagons-colporteurs et la distribution des chargements sur le parcours—Prix, prix payé aux pêcheurs, prix de gros et de détail—Subventions du gouvernement aux chemins de fer—Compagnies de chemin de fer en général au Canada—Compagnies de messageries appartenant aux compagnies de chemin de fer—Recettes, dépenses et profits des compagnies de messageries—Wagons-frigorifiques, de messageries et autres—Réfrigération—Commerce de détail en particulier—Perdition de poids des produits alimentaires pendant le trajet et après—Augmentation de prix—Service de messageries subventionné—Ravitaillement—Transport—Améliorations pour le transport—Commerce de gros—Ententes avec les compagnies, leur effet—Obtention des produits comestibles de la mer pour les classes ouvrières à meilleur marché—Etc., etc., etc.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

TABLE DES MATIÈRES

PAGE.

ANNEXE No 3

LISTE DES TÉMOINS.

ORDRE DE RENVOI.

CHAMBRE DES COMMUNES.

OTTAWA, 21 janvier 1916.

Résolu,—Que les députés suivants composent le Comité de la Marine et des Pêcheries:—

Messieurs:

Alguire,	Hazen,	Pardee,
Barnard,	Hughes, (*King, I.-P.-E.*),	Power,
Boulay,	Jameson,	Robidoux,
Bradbury,	Kyte,	Shepherd,
Cardin,	Lafortune,	Sinclair,
Casgrain,	Lapointe (*Montréal, St-J.*),	Stevens,
Chisholm, (*Inverness*),	Loggie,	Stewart (*Lunenburg*),
Clarke (*Essex*),	McCurdy,	Taylor,
Clements,	McKenzie,	Truax,
Copp,	McLean (*Queen, I.-P.E.*).	Turgeon,
Fowler,	Morrison,	Wallace, et
Gauthier, (*Gaspé*),	Nicholson,	Wilcox,—36.

Et que le quorum du dit comité se compose de 10 membres.

Certifié.

THOS. B. FLINT,

Greffier de la Chambre.

Ordonné, que le Comité permanent de la Marine et des Pêcheries soit autorisé à s'enquérir de tous les sujets et choses qui lui seront renvoyés par la Chambre, et à faire rapport de temps à autre de ses observations et opinions sur ces matières et choses, et à envoyer quérir personnes, papiers et documents.

Certifié.

THOS. B. FLINT,

Greffier de la Chambre.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 3 février 1916.

Ordonné—que la résolution suivante soit renvoyée au dit Comité:—

Attendu que le poisson est un article d'alimentation hautement nutritif et agréable au goût, que l'on peut se procurer facilement, en abondance et à bas prix sur le bord de la mer et sur les rivages des eaux intérieures du Canada, et

Attendu, que dans le but d'accroître rapidement la demande de cette substance alimentaire sur les marchés de l'intérieur du pays en prenant les mesures pour l'y faire atteindre en excellent état et à des prix modérés, le gouvernement a aidé et aide actuellement cette industrie, moyennant certaines conditions, en se chargeant d'une partie des frais de messagerie et en établissant des moyens de transportation plus adéquats, bien que néanmoins les prix auxquels on peut acheter le poisson sur ces marchés de l'intérieur semblent être exorbitants, si on les compare aux prix que reçoit le producteur, ce qui milite contre le but que l'on veut atteindre;

Qu'il soit résolu en conséquence que, de l'avis de cette Chambre, il est à propos de faire une enquête afin de reconnaître, s'il est possible, la cause ou les causes de l'écart considérable entre le prix du poisson aux points de production et les prix exigés sur les marchés de l'intérieur.

Il est de plus résolu, que cette résolution soit référée au comité de la Marine et des Pêcheries, avec instruction d'étudier la question et de faire l'enquête susindiquée.

Certifié.

THOS. B. FLINT,

Greffier de la Chambre.

RAPPORT FINAL.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 4 mai 1916.

M. Jameson, du comité de la Marine et de Pêcheries, présente le troisième rapport de ce comité, qui se lit comme suit:—

Votre comité a pris en considération une résolution qui lui a été référée par la Chambre concernant la différence de prix des produits alimentaires de mer, entre les points de production et de consommation, et après avoir interrogé des témoins sous serment à ce sujet, il transmet, ci-incluse, pour l'information de la Chambre, la preuve produite ainsi que les conclusions et les recommandations qui suivent:—

CONCLUSIONS.

Que la demande, en Canada, porte principalement sur le poisson frais, réfrigéré, et légèrement mariné.

Que les expéditions par grande vitesse souffrent actuellement de délais sérieux.

Qu'il y a parfois détérioration de la qualité du poisson expédié par messageries, vu le manque d'installations convenables.

Que les compagnies de messagerie ne donnent pas de taux pour le transport vers l'ouest par charges complètes de fourgons, ne veulent pas ouvrir le fourgon le long du parcours afin de permettre de déposer une partie de la charge, et exigent des taux qui paraissent trop onéreux pour le service accompli, ces taux étant beaucoup plus élevés que ceux qui sont exigés pour le transport des colis dirigés vers l'est.

Qu'il se produit une déperdition de poids entre le départ et la livraison au détaillant, qui s'élève jusqu'à 15 pour 100, et qui a pour cause, au moins en partie, l'absence des moyens de réfrigération au cours du voyage, tandis qu'une autre perte de 5 à 10 pour 100 se produit dans les magasins de détail (le poisson pauvrement empaqueté subissant le plus fort déchet). Toute cette perte affecte le prix que l'on demande au consommateur.

Que le coût moyen de la livraison du poisson par le détaillant à son client, dans les cités, est d'environ un centin et demi par livre.

Que, dans les marchés de l'intérieur, du poisson de qualité inférieure est fourni aux consommateurs à un prix plus élevé, ce qui impose une surcharge au consommateur et nuit à une consommation croissante de ce qui devrait être un comestible à bon marché et d'un usage plus général.

Que, d'après les rapports du ministère, la valeur du poisson expédié et consommé annuellement en Canada, cotée sur place aux endroits de pêche, est en chiffres ronds de $15,000,000, mais, par suite des conditions actuelles, le coût de ce comestible pour les consommateurs dans les centres canadiens atteint probablement $45,000,000.

Que la vente sur les marchés, en bien plus forte quantité, des produits comestibles de la mer, en Canada, dépend d'une distribution judicieusement organisée en vue de fournir un bon article à un prix raisonnable, et des renseignements répandus parmi la population quant à la valeur nutritive de ce comestible et à la méthode de l'apprêter de la manière la plus appétissante.

Que cette industrie peut être considérablement stimulée, et des millions de dollars épargnés au peuple du Canada, si l'on organise de meilleures méthodes de distribution, tandis qu'une augmentation de consommation contribuera à un abaissement du coût.

RECOMMANDATIONS.

1. Que l'inspection des méthodes de transport des produits comestibles de la mer, et l'organisation de la distribution de ces produits soient entreprises par le ministère de la Marine et des Pêcheries, à peu près d'après les moyens déjà employés par le ministère de l'Agriculture pour les produits de la ferme.

2. Que les installations des messageries soient améliorées de manière à assurer le transport quotidien de l'est des produits comestibles de mer au moyen d'un service de fourgons de réfrigération.

3. Que ce service de fourgons soit amélioré de manière à pouvoir le rattacher aux trains de grande vitesse.

4. Que le groupement, dans le même fourgon, des colis expédiés à des endroits différents, en payant un prix uniforme jusqu'au point le plus élevé, et l'ouverture du fourgon en transit pour livrer le poisson aux divers centres en cours de route, faciliteraient beaucoup la distribution prompte et économique des produits comestibles de mer.

5. Qu'un taux pour chargement complet de wagon, notablement inférieur au tarif local, devrait être fixé pour les produits comestibles de mer venant de l'est.

6. Que la quantité minima d'un chargement de wagon sur le chemin de fer de l'Etat devrait être réduite de 24,000 livres, chiffre actuel, à 20,000 livres, chiffre antérieur, en ce qui concerne le poisson frais; et du chiffre actuel de 30,000 livres au chiffre ancien de 24,000, pour le poisson saumuré.

7. Que les compagnies de transport devraient donner une attention spéciale à l'acheminement des fourgons renfermant des produits comestibles de nature périssable afin d'assurer leur livraison sans détérioration.

8. Qu'un service exclusif de messageries exploité par le gouvernement soit inauguré sur le chemin de fer Intercolonial et celui de l'Ile-du-Prince-Edouard en attendant l'établissement de quelque système général pour la nationalisation des services de messageries en Canada.

9. Que des plats de poisson soient servis sur les tables des wagons-restaurants de l'Intercolonial à un prix qui ne dépasse pas le coût du service, tel que recommandé dans les témoignages.

NOTE.—Ce serait exactement le mode suivi par certaines lignes importantes de chemins de fer qui se font une règle de servir aux voyageurs les produits alimentaires particuliers à la région traversée par ces lignes, ce qui a pour effet d'augmenter la consommation et de faire connaître ces produits.

10. Qu'une campagne active de publicité soit organisée par une personne compétente afin d'obtenir une plus forte demande de produits comestibles de mer en Canada.

11. Que le ministère fasse construire, pour fins de démontration,—

(*a*) Un réfrigérateur peu coûteux, pouvant être utilisé dans des magasins où le poisson se vend en détail, dans lequel le poisson frais peut être exposé d'une manière attrayante sans risque de détérioration.

(*b*) Un réfrigérateur portatif, pour la distribution des produits de mer dans les villes et cités; et que des modèles et devis de ces réfrigérateurs, ainsi que le coût estimatif, soient fournis, sur demande, par le ministère.

12. Que l'échelle actuelle des allocations fournies par le gouvernement pour venir en aide au transport de certains produits comestibles de la mer par messageries soit maintenue pour le présent en conformité de règlements concernant les méthodes d'expédition.

13. Que les mesures prises jusqu'ici pour encourager l'empaquetage du hareng d'après la méthode écossaise sont approuvées, et qu'une attention spéciale soit apportée au développement de cette branche de l'industrie.

Et votre comité recommande de plus que les témoignages entendus et le présent rapport soient imprimés comme appendice des Journaux de la Chambre, et en brochure, au nombre de 25,000 exemplaires, et que la règle 74 soit suspendue à cet égard.

ADOPTION DU RAPPORT.

Sur motion de M. James, le troisième rapport du comité de la Marine et des Pêcheries est adopté.

TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301,
LUNDI le 21 février 1916.

A onze heures, ce matin, le comité spécial permanent de la Marine et des Pêcheries, auquel la tâche avait été confiée, a commencé l'étude de la résolution de la Chambre des Communes du Canada demandant une enquête pour déterminer si possible la cause ou les causes du vaste écart qui existe dans les prix du poisson aux lieux de production et celui des marchés intérieurs du Canada. M. Clarence Jameson, président du comité, occupait le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Je proposerai tout d'abord la production au dossier de la résolution qui fait l'objet de la présente enquête; puis j'ajouterai quelques explications:—

"Attendu que le poisson est un article d'alimentation hautement nutritif et agréable au goût, que l'on peut se procurer facilement en abondance et à bas prix sur le bord de la mer et sur les rivages des eaux intérieures du Canada, et

"Attendu que, dans le but d'accroître rapidement la demande de cette substance alimentaire sur les marchés de l'intérieur du pays en prenant les mesures pour l'y faire atteindre en excellent état et à des prix modérés, le gouvernement a aidé et aide actuellement cette industrie, moyennant certaines conditions, en se chargeant d'une partie des frais de messagerie et en établissant des moyens de transport plus adéquats, bien que néanmoins les prix auxquels on peut acheter le poisson sur ces marchés de l'intérieur semblent être exorbitants, si on les compare aux prix que reçoit le producteur, ce qui milite contre le but que l'on veut atteindre;

"Qu'il soit résolu en conséquence que, de l'avis de cette Chambre, il est à propos de faire une enquête afin de reconnaître, s'il est possible, la cause ou les causes de l'écart considérable entre le prix du poisson aux points de production et les prix exigés sur les marchés de l'intérieur.

"Et il est de plus résolu, que cette résolution soit référée au comité de la Marine et des Pêcheries, avec instruction d'étudier la question et de faire l'enquête sus-indiquée."

Permettez-moi de dire, comme parrain de la résolution, et pour préfacer la preuve que nous allons entendre, qu'il est à mon avis possible d'augmenter fortement la consommation du poisson de mer au Canada, et de donner aux consommateurs de l'intérieur un produit frais à des prix beaucoup moindres que ceux qu'on donne aujourd'hui pour un produit inférieur. A cette fin, l'entente harmonieuse entre les expéditeurs, gens du gros, détailleurs et compagnies de transports est nécessaire. Je crois que leur collaboration peut assurer l'organisation du régime de distribution à tel point qu'il en résultera une grande réduction dans l'écart des prix.

1° En effectuant un raccourci entre le producteur et le consommateur, et

2° une économie bien organisée dans la distribution.

Les conditions anormales provoquées par la guerre ont produit une augmentation de prix plus considérable qu'en tout autre temps sur la côte. Nous qui venons du littoral sommes heureux de savoir que les pêcheurs obtiennent de bons revenus de leur industrie. Je crois que dans ce sens nous exprimons le sentiment du consommateur. Mais ce dernier a des droits qu'on ne devrait pas négliger plus longtemps; et ces droits exigent qu'il n'y ait pas de frais excessifs ou inutiles, ou de perte de temps dans la distribution.

Les marchands et les voituriers doivent donc au peuple de placer la distribution des aliments marins sur une basse convenable.

Dans une enquête comme celle-ci la preuve, pour être utile, doit nécessairement venir en grande partie d'experts dans les phases diverses de l'industrie. Il est de plus désirable de résumer le dossier autant que possible afin qu'il puisse être d'un accès facile. Les témoins qui sont présentement ici sont M. Brittain, de Montréal, membre du comité des transports de l'association des manufacturiers, et président du comité des transports de l'association canadienne des pêcheries; M. James, de Toronto, gros distributeur de poisson, et M. D. J. Byrne, président de l'association canadienne des pêcheries. Je me propose d'appeler tout d'abord M. Brittain.

M. ALFRED H. BRITTAIN, appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Veuillez nous dire votre status dans le monde commercial?—R. En plus d'être directeur-gérant de *Maritime Fish Corporation*, qui a ses établissements sur le littoral Atlantique et ses bureaux-chefs à Montréal, je suis aussi président du comité des transports de l'association canadienne des pêcheries, et membre du comité des transports de l'association canadienne des manufacturiers.

Q. Pouvez-vous dire quel est le prix moyen payé aux pêcheurs pour les différentes catégories de poisson sur la côte Atlantique?—R. Je ne saurais répondre à cette question aujourd'hui, monsieur le Président. Malheureusement, on ne m'a pas remis votre mémoire à temps, et je n'ai pas les chiffres sur moi.

Q. Ces prix sont sujets à varier de jour en jour, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Quel est la déperdition de poids du poisson frais, entre l'achat chez le pêcheur et la livraison au détailleur, à Montréal ou Toronto?—R. Environ quinze pour cent.

Q. Se produirait-il une déperdition de poids, après livraison au détailleur d'un poisson détaillé tel qu'il est acheté, sans dépeçage; et dans l'affirmative, quelle serait cette déperdition?—R. Mes connaissances sur ce point ne sont pas expertes, car nous nous ne fournissons pas de poisson aux détailleurs. Mais je crois que la déperdition serait de 5 à 10 pour 100. M. James, ici présent, pourra peut-être vider la question plus à fond.

Q. C'est-à-dire 5 ou 10 pour 100 en plus du 15 pour 100 dont vous avez parlé?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel est le prix moyen payé par le détailleur sur les différentes catégories de poisson?—R. M. James m'a dit qu'il avait les chiffres qui pouvaient répondre à la question, d'une façon très intelligible, je crois.

Q. Quels sont les frais encourus par le marchand de gros dans la manutention du poisson entre l'achat chez le pêcheur et la livraison au consignataire?—R. Entre la levée chez le pêcheur et le moment où le poisson est prêt à l'expédition au consignataire?

Q. Oui.—R. Il y a un demi-cent de frais la livre dans la simple manutention entre la levée chez le pêcheur et le moment où le poisson est prêt à l'expédition. Il y a de plus tous les frais encourus par toute maison d'affaires.

Q. Les frais accessoires?—R. Oui.

Q. Ceci s'applique au poisson frais seulement?—R. Je crois que cela s'appliquerait aux autres catégories de poisson.

Q. Quels moyens de transport offre-t-on à la majeure partie du poisson expédié à Montréal pour tout marché sauf celui du vendredi?—R. Grande vitesse en wagons frigorifiques.

[Alfred H. Brittain.]

Q. Je parle des marchés autres que celui du vendredi?—R. Par messageries.

Q. Compte-t-on principalement sur le service de grande vitesse pour l'approvisionnement du marché du vendredi?—R. Oui.

Q. N'est-il pas possible d'utiliser la grande vitesse pour l'approvisionnement des marchés des autres jours de la semaine?—R. On pourrait très longuement répondre à cette question, mais je tâcherai d'être aussi concis que possible. Quant aux expéditions allant vers l'ouest jusqu'à Montréal, il n'y a absolument aucune raison qui empêche d'utiliser la grande vitesse plus qu'on ne le fait aujourd'hui. Je ne parle que du poisson frais ou du poisson faiblement traité. Dans les expéditions sur des endroits comme Toronto, le grand centre suivant sur la carte du Canada, je ne vois pas, à mon avis, pourquoi le service grande-vitesse-réfrigérateur ne serait pas considérablement utilisé. Je suis porté à croire que si les compagnies de chemin de fer étaient amenées à comprendre que le poisson devrait avoir la préférence sur les autres marchandises ordinaires ou sur des articles comme la pierre, la brique, le sable, la différence serait grande. Quant au poisson venant de la côte du Pacifique, la route est longue entre le littoral occidental et Toronto, mais il n'y a pas de raison qui puisse empêcher Winnipeg et autres centres de l'intérieur de profiter davantage du service de grande vitesse. Les compagnies de chemins de fer ont été surchargées de trafic et ont peut-être fait leur possible, mais nous n'avons jamais eu connaissance d'une entente qui nous garantissait que l'expédition se rendrait à destination. Il n'y a pas d'horaire pour la petite vitesse, et il nous faut en conséquence tirer parti des expéditions par messageries, qui ne sont rien moins que dissatisfaisantes par le temps qui court. Vous avez de plus, monsieur le Président, posé une autre question sur le service de messageries; j'aurai sans doute le privilège d'y répondre en même temps qu'au sujet présent.

Q. Comment se comparent lors de l'arrivée les expéditions par wagons-réfrigérateurs, grande vitesse, avec les expéditions par wagons de messageries?—R. Je pourrais vous citer comme exemple direct les expéditions de produits de l'océan Atlantique, tels que morue, merluche, maquereau frais ou poisson légèrement traité. Je puis dire en toute certitude qu'avec le service de wagons-frigorifiques le poisson arrivera en meilleur état que par le service actuel de messageries.

Q. Pourquoi?—R. Simplement parce qu'il ne subit pas la même manutention que le poisson d'expédition messagère. Une autre raison est que le service de messageries d'aujourd'hui est tout autre qu'un service rapide pour poisson périssable. Dans les provinces Maritimes, on expédie le poisson frais ou le poisson partiellement traité par messageries dans un fourgon ordinaire qui est plus chaud que tout autre wagon du train. On n'accorde aucun soin à l'expédition et la glace de l'emballage fond vite. Le poisson est placé dans une caisse de trois pieds de longueur qui subit deux ou trois transbordements, et qui est bousculée d'un bout du wagon à l'autre. Quand l'article arrive à destination, vous pouvez imaginer dans quel état se trouve ce maquereau jadis frais et beau de l'Atlantique. L'hiver, lorsque la clientèle escompte un service expéditif, les trains sont immobilisés soit à cause de la congestion du trafic ou encore parce que le froid est si intense que le train ne peut pas se conformer à l'horaire; et il nous faut nécessairement compter sur le service de messageries. L'hiver, on expédie par messageries, à Toronto, des éperlans frais gelés sur la glace, et je puis affirmer que pas un seul poisson n'arrive gelé. Pourquoi? Parce que les wagons de messageries sont chauffés. Qu'en résulte-t-il? L'été, les wagons de messageries sont chauds, et ils le sont aussi en hiver parce que le préposé a besoin de chaleur dans le wagon pour pouvoir y circuler. Le service de messageries est mauvais l'hiver et l'été.

Q. Peut-on y remédier?—R. Je crois que oui.

Q. Comment?—R. Comme nous sommes naturellement tout le temps en relation étroite avec les compagnies de chemins de fer, nous devons nécessairement travailler de concert avec elles; nous comprenons qu'elles ont beaucoup à voir, et nous cherchons toujours à être aussi raisonnables que possible; mais cela entraînerait des frais dans l'aménagement des wagons. Voyons le fourgon ordinaire aux bagages d'aujourd'hui:

[Alfred H. Brittain.]

ses deux extrémités sont aussi chaudes l'une que l'autre. Soit que les compagnies de chemins de fer fournissent des wagons frigorifiques à part pour le poisson, soit, si elles n'en ont pas le moyen, qu'elles bouchent une extrémité du wagon en compartiment cloisonné, puis qu'elles l'englacent, laissant l'autre partie au service des chapeaux de ces dames, aux chaussures, et à tous les autres articles qu'on transporte par messageries.

Q. Vous parlez maintenant des wagons de messageries?—R. Oui.

Q. Et que dites-vous du service de fret?—R. Sur ce point, et je parle des provinces Maritimes, nous avions un service très satisfaisant sur les réseaux du gouvernement canadien, à venir jusqu'à ces quatre derniers mois; et malheureusement depuis lors, ces voies ont été encombrées de transport par suite de la guerre que nous avons en Europe. Mais lorsque cette guerre sera complètement finie et "bouclée", si les chemins de fer du gouvernement veulent non seulement nous rendre le service satisfaisant qu'on obtenait direct sur Montréal, mais s'entendre avec les réseaux de liaison, comme le Grand-Tronc, avec lequel il s'entend—et par lequel les chemins de fer du gouvernement sont forcés d'expédier un wagon frigorifique droit à Toronto—les frais seront bien faibles. Prenons un wagon qui se rend directement à Toronto, les frais sont nuls si l'on tient compte de l'industrie qui pourrait être développée si le service était direct et si l'on donnait aux marchands de poisson l'avantage de comprendre qu'ils pourraient expédier leur poisson frais et le livrer à destination en bon état. Si l'on fait ceci, j'affirme en toute certitude que nous verrons prochainement des wagonnées entières de poisson frais de l'Atlantique se rendre directement à Toronto pour être par la suite distribuées dans tous les environs.

Q. Exige-t-on du détailleur le même prix pour le poisson expédié par la grande vitesse ou par les messageries?—R. Oui.

Q. Que conseilleriez-vous pour diminuer le coût du poisson pour le consommateur et pour assurer la livraison en toute fraîcheur, en plus de ce que vous venez de nous dire?—R. C'est là une grosse question, monsieur le Président, et sur laquelle je sais que vous ne voulez pas m'aventurer; car, si je m'y lançais, je prendrais tout le temps du comité. Mais je résumerai——

Par le Président:

Q. Pardon, mais je crois que vous recevriez l'approbation du comité si vous abrégiez autant que possible votre déclaration afin de tenir le dossier dans des bornes raisonnables, et si vous vous en teniez séparément à chacun des sujets apparentés à la question.—R. Après la production, le transport constitue le premier problème. Le transport est la question maîtresse dans le succès de l'industrie poissonnière, autant qu'il s'agit du commerce interprovincial. C'est un aspect qu'on ne peut élaguer et que tout intéressé du commerce poissonnier doit étudier.

Q. C'est exactement pourquoi nous sommes ici. C'est le sujet de la présente enquête. Nous comprenons cela; mais nous voulons savoir quel remède vous proposez pour remédier à ces conditions dans un avenir rapproché?—R. Je viens de parler brièvement des transports; mais il faudrait une semaine pour vous exprimer mon opinion sur toute la question. Le point suivant, du moins à mon avis, est la publicité. Qu'importe cette publicité soit faite sous forme d'annonce dans la presse ou de démonstration, elle n'en est pas moins le facteur suivant du succès dans l'industrie poissonnière. Je me contenterai de dire sur ce point que c'est le volume qui manque à l'heure actuelle—nous avons besoin du volume—plus la quantité sera grande plus le prix du poisson sera réduit; non pas un prix réduit payé au pêcheur, mais un prix réduit pour l'acheteur; et je crois qu'en fin de compte le pêcheur en tirera encore un meilleur profit.

[Alfred H. Brittain.]

Par M. Kyte:

Q. En parlant de volume vous voulez dire la quantité de poisson?—R. Oui. Or, si quelques-uns des membres du comité voulaient me poser des questions sur ce point, je pourrais peut-être faire ressortir des choses que je sais et que vous ignorez peut-être sur la question actuelle. Je désirerais sur ce point être aussi clair que possible.

Par le Président:

Q. Il y a un terme "Pedlar Car" (wagon colporteur), n'est-ce pas? Je veux dire un wagon auquel on accorde le tarif direct et qui transporte de la marchandise—du poisson, pour ne parler que d'un item—au tarif de wagonnée, et qui distribue sa charge en route?—R. Oui.

Q. Serait-il avantageux d'établir un service semblable entre l'est et Toronto, et même plus à l'ouest?—R. Très avantageux. Ce service atteint Montréal; le wagon pourrait être ouvert une ou deux fois en route vers Toronto, ce qui serait un moyen de stimuler les affaires.

Q. La livraison du poisson après l'arrivée à destination serait-elle confiée au voiturier ou au consignataire?—R. Au chemin de fer, et nous verrons à ce qu'il s'en occupe.

Q. Est-ce que le chemin de fer s'en charge toujours?—R. Oui. Je crois qu'autant qu'il s'agit de ce wagon-colporteur, il existe une entente par laquelle le chemin de fer ne livre pas le produit, du moins pour le commerce de viande.

Par M. Turgeon:

Q. Je crois qu'il y aurait quelque avantage à ce que le wagon-colporteur prît le petites quantités de poisson en diverses localités en route vers Montréal?—R. Oui, dans un sens; mais d'autre part nous devons être justes envers le chemin de fer si nous voulons un service rapide. Prenons un train quelconque venant de la mer à Montréal; il tire ce qu'on appelle une grande vitesse et comporte un train direct formé de wagons venant de diverses localités de l'est; le train est probablement formé à Truro. Deux ou trois sections avancent directement, et si ce train arrête quelque part en route pour prendre ou livrer du chargement, le chemin de fer se trouve virtuellement dans l'impossibilité de donner ce service rapide. Il y a aussi le train de desserte qui fait toute la levée en route. C'est un grand problème du transport, et très difficile à résoudre.

Q. Si l'on pouvait obtenir cela, la chose serait très avantageuse pour plusieurs des petites localités où il n'y a pas assez de charge pour remplir la wagonnée?—R. Oui, assurément.

Par M. Kyte:

Q. Vous avez parlé des arrêts aux différentes gares de la route. Vouliez-vous parler de la levée ou du déchargement des transports?—R. L'un des membres du comité m'a posé la question sur l'arrêt en divers endroits pour la levée du poisson. Ce sera la même chose si l'arrêt se fait pour le déchargement. Supposons qu'on ait expédié de l'est de Truro; si l'on veut prendre ou laisser du poisson à Campbellton, ou quelque part ailleurs sur cette ligne, cela signifie un retard dans la marche du train, non seulement à cause du chargement, mais aussi du déchargement; et si la chose se répétait en plusieurs endroits, il serait impossible d'avoir un service rapide.

Q. Prenons Campbellton comme exemple. Ne faut-il pas changer de locomotive à cet endroit? Ne pourrait-on pas lever et décharger du poisson pendant ce changement de locomotives?—R. Oui, s'il y avait là une wagonnée de poisson, on pourrait l'atteler au train, mais s'il fallait charger cinq ou dix caisses cela constituerait un retard.

[Alfred H. Brittain.]

Q. Ne pourrait-on pas le faire pendant le changement de locomotives?—R. Non, les employés de chemins de fer prétendent que c'est impossible dans le service de grande vitesse; mais on pourrait le faire dans le service local. S'il fallait retenir le train à cette fin, on s'éloignerait du service rapide; or nous voulons encourager ce service au lieu de le décourager.

Par M. Boulay:

Q. Ce train rapide porterait le poisson au lieu des messageries?—R. Je préférerais naturellement faire prendre le poisson par un train express, mais ce que je préférerais et ce qui est possible sont deux choses absolument différentes. Ce que je compte voir quelqu'un de ces jours, c'est un train de messageries au lieu d'un wagon de messageries, un train qui ne portera que des bagages et des produits périssables. Mais c'est naturellement une question de volume; les chemins de fer ont besoin du volume pour tirer un train; ils ne hâleront pas deux wagons seulement sur la ligne, car cela ne les paierait pas. Un fort outillage peut leur permettre de tirer dix, quinze et vingt wagons et de faire de l'argent, tout comme nous sommes obligés de faire. Je ne les plains pas, mais je cherche au moins à être raisonnable.

Q. Ces trains rapides de marchandises sont très lents; vous le savez, n'est-ce pas? —R. Oh! oui. Le temps fixe d'un train entre Mulgrave et Montréal est de cinquante-six heures sur une distance de huit à neuf cents milles. Une course de cinquante-six heures n'est pas merveilleusement rapide, à notre point de vue. On peut mener un train rapide de marchandises aussi vivement qu'un train de voyageurs si on le veut.

Par M. Wilcox:

Q. Votre compagnie s'occupe-t-elle du poisson des grands lacs?—R. Non, monsieur, seulement du poisson de l'Atlantique.

Par M. Kyte:

Q. Comment se fait la distribution du poisson aux Etats-Unis, par service de train?—R. Par la grande vitesse et par messageries, comme ici, mais dans des conditions perfectionnées.

Q. Serait-il possible d'effectuer ces conditions dans nos réseaux?—R. Oui. Nous pourrions avoir de nombreux perfectionnements si nous pouvions amener les compagnies de chemins de fer à envisager la situation comme nous.

Par M. McCurdy:

Q. Pourquoi le service express frigorifique a-t-il été abandonné? Le volume des affaires était-il trop peu considérable?—R. Je n'ai jamais pu comprendre jusqu'aujourd'hui pourquoi ce service a été interrompu. Je crois que c'était le noyau d'un bon fonctionnement. Ce service a entraîné la desserte de grande vitesse. Mon ami que je vois ici (M. James) pouvait donner de mille à deux mille livres, mais il s'est réveillé un beau jour et nous a dit qu'il pouvait expédier une wagonnée. Dès que nous pouvons trouver une consignation de wagonnée pour un client, nous sommes sauvés. C'était un excellent service. Je dois dire que, lorsque le gouvernement a inauguré cette desserte, il a rendu un grand service à l'industrie de la pêche, aux pêcheurs, aux commerçants et aux consommateurs.

Par M. Kyte:

Q. Combien de temps a duré le service?—R. Je l'ignore. Deux ou trois ans, je crois. Je ne pense pas qu'il ait coûté beaucoup.

[Alfred H. Brittain.]

Par M. McCurdy:

Q. Lorsqu'il a été proposé, je l'ai moi-même fortement appuyé comme moyen de démontrer aux compagnies de messageries, après une année ou deux de fonctionnement, qu'il y avait assez de mouvement pour autoriser la permanence. Je n'ai jamais eu l'occasion de voir augmenter les expéditions sous ce régime de transport; l'avez-vous eue?

Le PRÉSIDENT: M. Found pourra donner un témoignage défini sur ce service plus tard.

Le TÉMOIN: Le service, sauf quelques exceptions, en arriva graduellement au point où l'on pouvait dire qu'il payait ses frais; une fois entré dans cette phase, c'est alors qu'à mon humble avis il fallait le maintenir pendant quelques années de plus.

Le PRÉSIDENT: Je comprends que ç'a été tout le contraire.

M. MCCURDY: Je désirerais faire établir quelque chose pendant que M. Brittain est ici.

Par M. Kyte:

Q. Jusqu'où expédiez-vous du poisson dans l'ouest?—R. Par messageries, poisson périssable, jusqu'à l'Ontario à l'ouest.

Q. L'Ontario-ouest?—R. Oui, nous expédions directement à Windsor, mais Toronto est le grand centre qui dessert virtuellement l'Ontario. Toronto reçoit notre poisson et l'expédie à Windsor directement.

Q. Ce poisson arrive-t-il en bon état?—R. Pas du tout dans l'état du départ. Si les gens d'Ontario pouvaient seulement voir le poisson dans l'état d'expédition, le commerce serait bien plus fort. Ils ont tant de poisson des lacs, tout frais, les yeux sortant de tête, qu'ils lui donnent la préférence sur le poisson de mer, qui arrive un peu décati.

Q. Dans ce cas, est-il raisonnable de croire le fort approvisionnement de poisson lacustre frais qu'on obtient en Ontario, que vous puissiez placer une grande quantité de poisson de l'Atlantique?—R. Oui.

Q. Est-il meilleur que le poisson des lacs?—R. Certainement.

Q. Selon le goût des gens d'Ontario?—R. C'est une question difficile à résoudre; car pour les gens qui ne connaissent que le poisson lacustre, leur goût ne va pas plus loin. C'est comme une personne qui n'a jamais senti l'air salin.

Par M. Copp:

Q. Supposons que votre opinion soit exacte à l'effet que le poisson du littoral Atlantique soit très supérieur au poisson lacustre, comment cela affectera-t-il le commerce dans ce milieu?—R. Cela faciliterait la réduction du coût du poisson lacustre, qui est aujourd'hui trois fois le prix du poisson de mer.

M. WILCOX: Je crois qu'on en vend pas beaucoup au Canada.

Par M. McKenzie:

Q. Où sont vos concessions de pêche?—R. Elles commencent à Yarmouth, N.-E., et vont jusqu'à Canso et même à Sydney.

Q. En prenez-vous sur la côte du Maine?—R. Non, nous l'avons rayé de la carte. Avec l'appui des droits actuels, et des facilités perfectionnées d'importations, nous l'avons complètement élagué, comme d'ailleurs cela devait se faire.

Q. Quand le poisson venait des Etats-Unis, comment se rendait-il de Gloucester à Montréal?—R. Par messageries, et aussi de Portland ou de Boston par messageries, même par petite vitesse, parfois; c'était une course d'une nuit.

Q. On n'en importe plus maintenant?—R. C'est biffé de la carte, autant que je puis le voir dans les livres bleus. Nous le laisserons à l'écart tant que nous vivrons,

[Alfred H. Brittain.]

aussi. Pourquoi le poisson canadien serait-il expédié de Boston au Canada? Je ne puis pas le comprendre.

Par M. Kyte:

Q. On dit par le passé que cela venait de ce que les commerçants de Montréal ne pouvaient pas compter sur un approvisionnement régulier de poisson frais venant de la Nouvelle-Ecosse?—R. C'est absolument vrai.

Q. Et c'est parce que vous obtenez un approvisionnement régulier de la Nouvelle-Ecosse que vous n'êtes plus obligés d'importer des Etats-Unis?—R. C'est la solution de la question. Actuellement, la semaine dernière même nous prenions 130,000 livres de poisson frais sur la côte atlantique. La prise se fait par des chalutiers à vapeur. Vous ne partagerez peut-être pas tous mon avis, mais je crois que le chalutier à vapeur, en plus des méthodes que nous avons sur la côte, est une nécessité; et non seulement il est nécessaire, mais il est d'un grand secours aux pêcheurs. Je sais que les chalutiers à vapeur ont provoqué une hausse du prix du poisson de barque non seulement une fois mais douze fois.

Q. Pourquoi l'emploi du chalutier à vapeur a-t-il augmenté le prix touché par le pêcheur en barque?—R. Parce que l'approvisionnement a été régulier.

Q. Je comprends que vous achetez exclusivement du chalutier à vapeur?—R. Non. Nous gagnons notre pain et notre beurre chez les pêcheurs en barque. Ce sont là les hommes que nous encourageons, ainsi que la goélette, et nous leur resterons loyaux parce qu'ils donnent le pain et le beurre à l'organisme dans lequel je suis intéressé.

Q. En certaines saisons de l'année seulement?—R. Toutes les saisons, bien qu'à certaines époques ils se retirent dans leurs cabanes et y demeurent jusqu'à la fin de l'hiver. Jusqu'à ces dernières années, ils comptaient sur le marché américain comme débouché.

Q. Vous dites que c'est le chalutier à vapeur qui vous donne le bon approvisionnement de poisson?—R. Oui.

Q. Le pêcheur en barque est donc quantité secondaire aux yeux du gros commerçant?—R. Non, je ne dis pas cela.

Q. Mais c'est ce que je vous demande?—R. Les deux, travaillant de concert, assurent un approvisionnement constant. Vous comprendrez sans doute qu'un chalutier à vapeur ne peut pas faire concurrence au pêcheur en barque ou en goélette, car son fonctionnement coûte environ mille dollars par semaine, qu'il ait ou non bonne prise. Le chalutier à vapeur ne sera donc jamais capable de lutter contre le pêcheur en barque ou en goélette, parce que ce dernier peut toujours combattre en tant qu'il s'agit de dollars et de cents.

Q. Quant aux conditions améliorées du transport du poisson aux Etat-Unis, voudriez-vous dire au comité sous quels rapports le transport par voie ferrée est meilleur au sud de la frontière qu'il ne l'est ici, et si nous pouvons au Canada élever nos transports au même degré d'efficacité?—R. Laissez-moi tout d'abord dire qu'on ne transporte pas aux Etats-Unis sur la même distance qu'au Canada. Je puis affirmer que les trois cinquièmes du poisson débarqué à South-Pier, Boston, est consommé dans la Nouvelle-Angleterre.

Q. Comment aprrovisionne-t-on les états de l'ouest?—R. Par la côte pacifique et la région des lacs. Mais il y a là la différence des marchés. Prenons une ville comme Chicago. Nous expédions aujourd'hui du poisson légèrement apprêté à Chicago par notre service frigorifique, mais ce poisson est tout gelé avant d'être expédié de façon qu'il arrive dans le même état.

Q. Dites-vous alors que les gens de la région préfèrent le poisson lacustre?—R. Non. Je ne connais pas assez bien la situation pour discuter cet aspect.

Q. Le poisson fumé de l'Atlantique trouve-t-il un marché considérable dans les états du centre?—R. Non. Il est tout consommé dans les états de la Nouvelle-Angleterre, et il n'est pas nécessaire qu'on aille dans les états du centre pour faire affaires.

[Alfred H. Brittain.]

Il y a un million de gens dans un faible rayon de Boston. Ils ont le volume d'affaires, et ils ont aussi le débit de rebut parce qu'ils ont la population. Nous n'avons pas encore ici la population pour créer le commerce, et il nous faut apprendre aux gens du pays à manger plus de poisson.

Q. Le marché de la Nouvelle-Angleterre consomme tout le poisson que les marchands peuvent fournir? C'est ce que vous prétendez?—R. J'ai dit 60 pour 100, mais je puis dire 75 pour 100 du poisson atterri à South Pier, Boston—le plus grand centre poissonnier du monde après Grimsby, si je comprends bien—est consommé dans les états de la Nouvelle-Angleterre.

Q. Constatez-vous que les pêcheries du Pacifique font concurrence à votre commerce dans l'Ontario?—R. Les expéditeurs de ce centre sont des amis plutôt que des concurrents.

Q. Comment se fait-il que les commodités de transport entre le Pacifique et l'Ontario sont meilleures que les facilités existant entre l'Atlantique et l'Ontario?—R. On expédie en wagonnées par messageries, et c'est plus confiné. Le commerce est dans un cas différent de l'autre. On ne peut pas très bien comparer les deux pêcheries, parce que celles du Pacifique sont plus centralisées alors que celles de l'Atlantique sont répandues entre un plus grand nombre de particuliers. Il y a cent pêcheurs ou petits commerçants de poisson sur la côte atlantique contre un du litoral pacifique, et la situation est donc différente.

Q. Quel sorte de poisson expédie-t-on d'ordinaire du Pacifique?—R. Du flétan et du saumon.

Q. Les pêcheries de l'endroit ne donnent-elles pas du maquereau, de la morue et de l'aiglefin?—R. Non. Il y a un peu de morue.

Par M. McKenzie:

Q. Croyez-vous, quant au transport, que la grande vitesse soit pratique au point de vue des voies ferrées?—R. Oui. Je crois que la grande vitesse pourra éventuellement desservir le commerce né du service des messageries. Mais nous ne pouvons pas abandonner ce dernier service. Même avec le service de grande vitesse, nous aurons encore besoin du service des messagries. Nous avons besoin des deux.

Q. Croyez-vous que l'approvisionnement poissonnier des Provinces Maritimes ne suffirait pas pour un service par train chaque surlendemain ou troisième jour?—R. Non, pas un train. Nous n'avons pas encore la population consommatrice.

Q. Le problème par voie ferrée est de savoir comment desservir le résidu du négoce qui exige un service de grande vitesse?—R. Je ne suggérerais pas que les chemins de fer fussent actuellement tenus de former des trains poissonniers; je ne désirerais pas que cela vînt de moi. Mais je suggère que le service frigorifique lié au service messager, à l'heure actuelle, étudie les avantages de la grande vitesse quant aux expéditions de poisson; puis, ce qui n'est pas de moindre importance, qu'on tente de s'entendre avec les compagnies de messageries—je parle de l'Est—pour placer une extrêmité d'un wagon en tel état qu'il puisse servir de glacière et non pas rester ouvert à toutes sortes de transports. Comme je l'ai déjà dit, les wagons sont chauds l'été et arrivent sans glace à Montréal; et le chargement lui-même est chaud et sec. L'hiver, les wagons sont si chauds à cause des tuyautages à vapeur qui les traversent que le poisson arrive sans glace; et, lorsqu'il débouche à Toronto, il est chaud et sec. La même difficulté se voit en hiver ou en été.

Par M. Kyte:

Q. Ce ne sont donc pas des wagons frigorifiques?—R. Non. Nous n'avons pas de service frigorifique, par messagerie, pour moins qu'une wagonnée venant de l'est.

Q. Avez-vous déjà eu semblable service?—R. Oui, le gouvernement le donnait.

[Alfred H. Brittain.]

Par M. McKenzie:

Q. Pour résumer, la seule chose qui semble faisable à l'heure actuelle est que nous devrions outiller le wagon d'un train de messageries pour le transport du poisson, puis se mettre à transporter le poisson?—R. C'est cela. C'est une excellente suggestion.

Q. Parce que nous n'avons pas un volume assez considérable d'affaires pour justifier notre demande aux chemins de fer de nous donner un train de grande vitesse?—R. Oui, nous avons assez d'affaires pour un service de grande vitesse.

Par M. Wilcox:

Q. Quand a-t-on interrompu le service frigorifique appuyé par le gouvernement?—R. Cette année. Il fonctionnait l'an dernier.

Par M. McKenzie:

Q. Supposons que nous avons trois wagonnées de poisson prêtes à un service quotidien de grande vitesse; pouvez-vous nous dire comment nous pourrions obtenir la balance requise?—R. Il y a déjà un service à l'heure actuelle. Si vous avez trois wagonnées de poisson pour une destination quelconque sur la ligne, il existe un service pour s'en charger. Tout l'ennui vient de l'absence d'une wagonnée complète. Là où il y a une wagonnée de poisson à destination d'un endroit quelconque, soit Québec, Montréal, Chicago, Boston, ou toute localité d'Ontario, il y a peu d'inconvénients.

Q. Dans ce cas là, il s'agirait du transport ordinaire par fret?—R. Cela dépendrait de la destination. Donnez-moi un cas, en citant le point de départ et le point d'arrivée.

Q. Prenons le cas d'un marchand de Mulgrave qui expédie sur Montréal?—R. Il place la consignation sur la grande vitesse directe, et en moins de 56 heures de trajet cette consignation arrive.

Q. Est-ce là la vitesse extrême du train de fret rapide?—R. C'est un assez bon service. Ce train fonctionnait à venir jusqu'à ces derniers mois. Le gouvernement avait conquis la réputation de donner un service rapide de marchandises entre la côte et Montréal et les points de raccordement; mais le service a été biffé depuis la déclaration de la guerre. Actuellement le service est un trompe-l'œil—mais il nous faut tous endurer des misères en temps de guerre.

Par le Président:

Q. Il y a actuellement un train rapide venant de Mulgrave, n'est-ce pas?—R. De Mulgrave, Halifax, et des raccordements.

Q. Si nous pouvions obtenir un service de wagon-colporteur il serait possible de centraliser les expéditions dans ce wagon, puis ouvrir et permettre la livraison à deux ou trois localités importantes du parcours?—R. Il serait impossible de donner ce service à l'ouest de Montréal entre le départ et l'arrivée.

Q. Mais on pourrait former une wagonnée de ce genre dans les Provinces maritimes?—R. Je comprends qu'il existe un train formé à Truro et allant directement à Montréal.

Q. Il existe entre Truro et Montréal des endroits où il serait possible de débarder du poisson?—R. Les compagnies de chemin de fer prétendent que c'est physiquement impossible, et elles chargent ces expéditions dans le fret local. Mais elles pourraient atteler un wagon frigorifique à ce train pour la levée et le déchargement du poisson en divers endroits. Aujourd'hui, si un particulier veut expédier mille livres de poisson à Montréal ou n'importe où à l'ouest de ce centre, il doit confier son chargement aux messageries, ou bien le placer dans le fourgon aux bagages avec une grosse quantité de foin et de paille.

[Alfred H. Brittain.]

Par M. Kyte:

Q. Dans les conditions les plus favorables le poisson expédié de l'Atlantique à —Montréal se déprécie plus ou moins en route?—R. Oui, jusqu'à certain point.

Q. Est-il possible d'expédier le poisson de l'Atlantique en Ontario dans un état de conservation qui lui permettra de faire concurrence marchande au poisson lacustre d'Ontario?—R. Je vous dirai ce que je ferai volontiers: Si le gouvernement canadien consent à s'occuper de la chose, je suis prêt, avec les autres expéditeurs du littoral atlantique, à expédier une wagonnée de poisson frais à Winnipeg et à prouver qu'il donnera bon revenu.

Par M. Turgeon:

Q. Il y a deux trains rapides sur l'Intercolonial, l'*Ocean Limited* et l'*Express Maritime*; on pourrait leur adjoindre des wagons frigorifiques chargés dans les différentes localités du Nouveau-Brunswick?—R. Oui, monsieur.

Q. Ces trains donnent un service assez rapide?—R. L'*Express Maritime* donne un service suffisamment rapide; il ne serait pas juste de demander le service de l'*Ocean Limited*. L'*Express Maritime* fait à peu près l'affaire, l'été comme l'hiver, et un service de ce genre serait superbe.

Par M. Kyte:

Q. Vous dites qu'une faible quantité seulement de poisson Atlantique est expédiée aussi loin que Chicago vers l'ouest?—R. A part le poisson légèrement fumé.

Q. C'est naturellement une chose différente?—R. Non, c'est à peu près la même chose. Le poisson légèrement fumé est périssable, mais on l'expédie d'une façon différente, on le gêle d'abord.

Q. N'est-ce pas exactement la même chose que le poisson frais?—R. Bien, c'est du poisson gelé ou du poisson frais. Je mets toujours les deux dans la même catégorie. Lorsque je parle d'aiglefin gelé comme de poisson frais; les deux sont de même catégorie. Je puis affirmer qu'à l'heure actuelle les neuf dixièmes du poisson vendu au Canada sont gelés avant l'expédition ou avant l'arrivée à destination. C'est mieux de geler le poisson avant le départ. Prenez un maquereau frais qui sort de l'eau, gelez-le, expédiez-le par wagon frigorifique chez vous à Montréal, puis placez-le dans de l'eau froide et cuisez-le, et je vous promets un poisson qui aura meilleur goût que le poisson expédié par messageries.

Q. Mais il n'est pas en aussi bon état que lorsqu'il sort de l'eau?—R. Non.

Q. N'est-il pas possible que nous visions trop haut en cherchant à distribuer en bon état du poisson frais de l'Atlantique dans des endroits plus à l'ouest que les centres ontariens?—R. Je ne l'entends pas du tout de cette façon. Je ne vois pas pourquoi le pêcheur n'aurait pas tout ce qui lui revient; car, comme je vous l'ai déjà dit, il nous fournit notre pain et notre beurre, et le pêcheur peut avoir plus d'argent pour le poisson frais que pour le poisson salé ou fumé.

Q. Il n'est pas alors douteux qu'il soit possible de livrer du poisson frais à ces centres occidentaux dans un état qui procurerait un marché au pêcheur?—R. C'est certainement possible.

Q. Nos commerçants de poisson tentent trop, peut-être, en cherchant à distribuer en bon état le poisson frais de l'Atlantique en concurrence avec le produit local?—R. Nous avons tenté de répandre le poisson par tout le Canada et nous y avons assez largement réussi. Le commerce du poisson a été, au cours des derniers six mois, meilleur qu'en tout autre temps. C'est mon avis et aussi l'opinion de mon ami M. James, si je m'en tiens a ce qu'il me disait aujourd'hui. Il m'a affirmé que depuis deux ou trois ans il avait eu plus de succès qu'auparavant dans le commerce poissonnier.

[Alfred H. Brittain.]

Par M. McKenzie:

Q. Avez-vous quelque chose à suggérer aux expéditeurs de l'est quant à l'emballage du poisson? Recommandez-vous quelque perfectionnement?—R. Il y a tant de variétés poissonnières et tant de façons d'expédier que je pourrais peut-être répondre à votre question si vous la limitiez à un aspect particulier.

Q. Prenons la morue, la morue fraîche: pouvez-vous recommander quelque perfectionnement dans le mode d'emballage?—R. Je crois que le système actuel est satisfaisant. Je ne dis pas qu'il est absolument parfait, car les méthodes se perfectionnent sans cesse; mais je crois que le mode d'emballage de l'aiglefin frais et de la morue fraîche pour les points de l'intérieur est très satisfaisant. Quelques-uns des plus grands établissements ont adopté des méthodes plus modernes, et les maisons plus faibles y prennent des idées qui leur sont profitables. L'Association canadienne des pêcheries est, elle aussi, intéressée au travail de perfectionnement des méthodes d'emballage et d'expédition du poisson. Notre association s'occupe non seulement des marchands mais aussi des pêcheries. L'honoraire est d'une piastre; quiconque désire payer l'honoraire peut devenir membre; nous cherchons un fort effectif.

Par M. McCurdy:

Q. Quelle catégorie du commerce poissonnier a fait le plus pour populariser l'approvisionnement de poisson le gros, le pêcheur, le détailleur ou les voituriers?—R. Le producteur et le gros réunis.

Q. C'est-à-dire le pêcheur et le gros?—R. Oui.

Q. Que diriez-vous du résultat de leurs travaux? En a-t-on tiré profit?—R. Non, pas beaucoup, mais nous espérons en des temps meilleurs.

Par M. Kyte:

Q. Voudriez-vous dire au comité les prix exigés du consommateur à Montréal pour l'aiglefin, la morue, le maquereau, le poisson frais au cours de la saison dernière?—R. Je n'ai pas les chiffres en main, mais M. James, ici présent, m'a dit qu'il avait une liste qu'il vous soumettrait.

Q. Au sujet du poisson de l'Atlantique?—R. Toutes sortes de poisson.

Le PRÉSIDENT: Si le comité n'a pas d'autres questions à poser à M. Brittain, je crois qu'il serait maintenant opportun d'entendre une déposition succinte de M. Found au sujet du service que le ministère a établi pour la distribution du poisson de l'Atlantique au cours des deux dernières années.

Le témoin est remercié.

M. M. W. A. FOUND (surintendant des pêcheries): Le service a été lancé en 1913. Le ministère garantissait que le loyer d'un wagon équivaudrait au moins au taux sur 10,000 livres. Nous avons amené les compagnies de messageries et de chemin de fer à réduire leur minimum de 20,000 à 10,000 livres. Ceci, naturellement n'a pas relevé le ministère de l'obligation de payer le tiers des frais de messageries sur les expéditions de ce wagon. Les résultats de l'année 1913 ont été fort jolis, bien que je n'aie pas par devers moi les rapports. On n'a pu trouver le minimum de 10,000 livres que dans quatre ou cinq journées—je parle de mémoire seulement et je puis me tromper. Mais en 1914, et pour des raisons que je ne chercherai pas à expliquer maintenant, les expéditions n'ont pas été égales à celles de 1913. Consultez la page XV du rapport de 1914-15, et vous y verrez les détails de ce service. Il y eut 34 voyages dans cette saison, et sur ces 34 voyages, 18 avaient moins de 10,000 livres, ce qui a rendu le service très coûteux. On voit donc facilement que la desserte ne donnait pas ce qu'on attendait d'elle. La compagnie de chemin de fer désirait beaucoup l'interrompre, et après avoir étudié la question avec les voituriers et les commerçants, on a conclu avec les compagnies de messa-

[Alfred H. Brittain.]

geries et de chemin de fer qu'il vaudrait mieux étendre le service de la grande vitesse, partant de Mulgrave et de Halifax, d'un jour à trois jours par semaine. Ce service a fonctionné pendant toute l'année courante.

Par M. McCurdy:

Q. Pouvez-vous nous donner le résultat financier de ce service pour 1914 et 1915? Vous avez dit que la desserte était insuffisante et vous avez affirmé qu'en certains jours la charge était inférieure à dix mille livres. Pouvez-vous nous donner le bilan de toute l'année?—R. Le service n'existait plus en 1915. C'est durant l'année 1914 qu'il s'est produit 18 voyages, sur 34 dont la charge n'atteignait pas les 10,000 livres que j'ai signalées.

M. McCurdy: Le commerce poissonnier était fortement désorganisé durant cette année-là, et c'est probablement la raison de l'écourtement.

M. F. T. James, appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Vous demeurez à Toronto?—R. Oui.

Q. A quelle maison êtes-vous associé?—R. La maison *F. T. James Company*.

Q. Vous êtes président de la compagnie?—R. Oui.

Q. J'ai posé à M. Brittain un certain nombre de questions que j'avais préparées; il a répondu à quelques-unes; il a dit pour les autres que vous étiez documenté pour les résoudre. Je vous poserai donc les mêmes questions en vous priant d'être aussi concis que possible avant d'arriver à celles qui ont été déférées à votre témoignage. Quelle est la déperdition de poids du poisson entre le temps de l'achat chez le pêcheur et la livraison au détailleur, disons à Toronto?—R. La déperdition est probablement de cinq pour cent entre le moment où le pêcheur tire le poisson de l'eau jusqu'au moment de l'expédition, puis de six à dix pour cent de déperdition dans le transport à Toronto.

Q. Constatez-vous une déperdition avant la vente au détailleur?—R. Oui, il y aura probablement un autre cinq pour cent.

Q. Quelle sera la déperdition après la livraison au détailleur?—R. Déperdition de poids?

Q. Oui; je suppose qu'il y a une déperdition du poisson dans ces magasins de détail, parce qu'ils ne sont pas tous convenablement outillés?—R. Oui.

Q. Puis il y a perte, encore, en poisson qui devient impropre à la consommation?—R. Perte dans le dépeçage et perte dans le poisson qu'on ne peut vendre.

Q. Quelle en serait la proportion?—R. Il est assez difficile de l'estimer.

Q. Cela dépendrait, je suppose, des commodités qu'on possède pour la conservation du poisson?—R. Oui, il y a assurément une déperdition.

Q. Avec une installation convenable dans le magasin de détail, sous forme d'une montre d'étalage ou "vendeur muet" avec réfrigérant, cette perte pourrait-elle être évitée?—R. Oui, en grande partie.

Q. Quels sont les frais du gros entre l'achat chez le pêcheur ou chez l'expéditeur et la livraison au consignataire?—R. Vous voulez dire entre le pêcheur et nous?

Q. Virtuellement, oui?—R. Y compris la déperdition du transport?

Q. Oui?—R. Vous entendez le coût de manutention?

Q. Les frais de livraison, les frais de manutention. Je ne parle pas des détails de déboursés, des dépenses personnelles?—R. Nous l'établissons ainsi: transport, entre le point de départ et nous, 12½ pour 100 en frais de manutention et de distribution.

[F. T. James.]

Q. C'est-à-dire douze et demi pour cent de la masse?—R. Oui.

Q. La livraison est-elle entreprise par les voituriers?—R. Le poisson est livré gratis par les compagnies de messageries; quant aux voituriers de marchandises, la livraison est faite par leur service de camionnage qui naturellement font payer leur service propre.

Q. La livrason est-elle faite promptement à l'arrivée des trains?—R. Oui, quant aux messageries; mais la livraison des marchandises n'est pas si rapide.

Q. Pourrait-on y remédier?—R. Je le crois.

Q. Que pensez-vous du système de wagon-colporteur? Un service de ce genre faciliterait-il la réduction des frais?—R. Peut-être, du moins en tant qu'il s'agit du poisson de l'Atlantique, tout prendre, sur les marchés ontariens.

Q. Il y a une grande différence entre les taux de wagonnées et les taux d'une charge moindre?—R. Oui. Les détailleurs brassent peut-être autant de poisson de l'Atlantique que nous; la plupart des détailleurs d'Ontario achètent directement des pêcheurs.

Q. Ne serait-il pas possible de consolider ces expéditions pour les détailleurs particuliers dans un wagon de ce genre, et leur laisser sortir leur consignation, d'aucuns à Québec, d'autres à Montréal, d'autres à Toronto. N'y aurait-il pas, de cette façon, une forte économie dont les frais de transport par cargaison avec les tarifs imposés sur chargement inférieurs à une wagonnée?—R. Oui.

M. BRITTAIN: Il n'existe pas de tarif de wagonnée venant de l'est, monsieur le président.

Q. Il n'y a pas de tarif de wagonnée?—R. Pas par messageries, mais il y en a par convoi de marchandises.

Q. L'économie en vaudrait-elle la peine? La différence autoriserait-elle les voituriers et les commerçants à s'unir et à expédier une grande partie de leur approvisionnement de cette façon?—R. Je crois que le plus grand profit viendrait de l'arrivée du poisson en meilleur état; l'économie en fait de taux ne serait pas considérable.

Q. Mais le poisson serait livré au consommateur dans un meilleur état?—R. Oui.

Q. Les expéditions mises en glace et transportées par messageries arriveraient-elles, à votre avis, en bon état à destination?—R. Pas si elles parcourent une forte distance.

Q. Disons de la Nouvelle-Ecosse?—R. Non, elles n'arrivent pas en bon état. La glace est d'ordinaire complètement disparue à l'arrivée des marchandises.

Q. Que suggéreriez-vous comme remède à la situation?—R. La question est assez difficile à résoudre.

Q. Ne serait-il pas possible d'établir un cloisonnement dans les wagons de messageries, comme M. Brittain le demande?—R. Je le croirais.

Q. Croyez-vous qu'il serait raisonnable de le demander aux compagnies de messageries?—R. Je crois que oui, du moins tant que le volume d'affaires n'aura pas permis de remplir tout un wagon. L'idée est que le service aiderait à augmenter la vente du poisson en le livrant en meilleur état.

Q. Comment se comparent les expéditions venant par la grande vitesse en wagon frigorifique avec celles des messageries?—R. De la côte Atlantique?

Q. Oui?—R. Je n'ai vu qu'un chargement arrivé par grande vitesse, et nous avons constaté à Toronto que le poisson qui arrivait par grande vitesse à l'exposition était en meilleur état que jamais.

Q. Il était en meilleur état que tout poisson venu par messageries?—R. Oui. C'était du poisson expédié par les gens des Provinces maritimes pour l'exposition, et sous avions nous-mêmes une quantité de poisson dans ce wagon.

Q. Etait-ce un fourgon à marchandises?—R. Oui.

[F. T. James.]

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Savez-vous combien de temps a duré le voyage?—R. Je ne sais pas au juste si c'était un train de marchandises ou de messageries, mais c'était un wagon frigorifique.

M. Brittain: C'était un fourgon frigorifique de messageries.

Le Témoin: Un wagon frigorifique de messageries, et il y avait toute la différence au monde entre le poisson venu dans ce wagon et le poisson qui venait dans un wagon ordinaire de messageries.

Par le Président:

Q. Il y a un grand écart dans les frais de livraison du poisson à Toronto, entre le transport par petite et grande vitesse?—R. Oui.

Q. Y a-t-il une différence dans le prix que le commerce exigerait du détailleur?—R. Oui. Nous recevons une grosse quantité de notre poisson l'hiver par fret et nous basons d'ordinaire notre prix sur les frais encourus.

Q. Dites-nous brièvement ce que vous suggérez pour réduire le coût du poisson au consommateur ou pour assurer la livraison en premier choix. Je parle ici du poisson frais de l'Atlantique ou légèrement fumé?—R. Je crois qu'un service de grande vitesse serait bon. Je crois qu'il faudra du temps encore avant que Toronto puisse consommer toute une wagonnée de poisson de l'Atlantique à la fois. Nous avons une grande abondance de poisson lacustre, et nous recevons aussi une bonne quantité de poisson de l'ouest, flétan et saumon.

Q. Supposons qu'il y aurait un service de wagon-colporteur frigorifique; ne pourriez-vous pas charger vos wagons en deux ou trois endroits des Provinces maritimes, expédier votre wagon directement à Montréal, descendre une partie de la charge, puis une autre partie à Toronto, en poussant votre train direct après un itinéraire ininterrompu et avec perspective de livrer votre poisson en bon état?—R. Ce serait une bonne idée.

Q. Croyez-vous que cela serait faisable?—R. Non; si l'on considère qu'il n'y aurait pas demande au début pour une pleine wagonnée de 25,000 livres à l'ouest de Montréal.

Q. Mais si vous aviez une wagonnée, vous ne vous opposeriez pas au tarif de wagonnée?—R. Je veux dire que j'ignore s'il y aurait vente pour une pleine wagonnée de ce genre de poisson à Toronto.

Q. Mais vous distribueriez votre wagonnée sur différents endroits de l'itinéraire, à Québec, à Montréal, et peut-être à Ottawa; j'ignore quel serait l'itinéraire suivi?—R. Ce serait très bien.

Q. En d'autres termes, s'il y avait harmonie entre les différents commerçants et expéditeurs des villes canadiennes sur ce point, les expéditions pourraient être centralisées et distribuées de façon que nous pourrions réduire les frais de livraison au minimum?—R. Oui.

Q. A l'heure actuelle la distribution du poisson se fait au hasard; il n'y a pas eu d'organisation dans ce sens?—R. Non, pas beaucoup.

Q. En vue d'économiser les frais; et il y aura parfois un tarif local en plus du tarif direct, et même deux tarifs locaux?—R. Oui.

Q. Dans combien de mains passe le poisson, entre l'expéditeur sur le littoral et le particulier qui le livre en fin de compte au consommateur?—R. Le gros et le détail?

Q. Le soldeur?—R. Il n'y en a pas.

Q. Les détailleurs?—R. Il peut se trouver ici et là un soldeur quelconque, mais son prix est toujours dirigé par le prix du gros.

[F. T. James.]

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Y a-t-il une forte demande en poisson frais de l'Atlantique à Toronto?—R. Elle augmente. Elle n'est pas très forte actuellement. Nous avons beaucoup de poisson lacustre dans la région.

Q. Les commerçants cherchent-ils à le pousser?—R. Oui, assez bien. Il y a naturellement une entrave, c'est que le poisson n'arrive pas en bon état. Le poisson lacustre a quitté l'eau depuis quelques heures seulement lorsqu'il est livré.

Q. Mais disons qu'il puisse être livré en aussi bon état que la wagonnée expédiée à l'exposition?—R. La vente en serait indubitablement plus forte.

Q. Comment a-t-il pris dans le goût populaire par comparaison avec le poisson lacustre?—R. Je ne crois pas qu'il remplace jamais le poisson lacustre, mais il y a une forte population d'outre-mer qui connaît le poisson de mer, et qui le préfère toujours quant elle peut se le procurer. Les Ontariens sont habitués au poisson lacustre. Il est difficile de leur substituer la morue et la merluche.

Par M. McCurdy:

Q. Quel serait l'effet du système du wagon-colporteur?—R. Nous avons surtout besoin ici d'un service de grande vitesse entre Owen-Sound et Toronto, qui donne une faible distance. Prenons notre maison et les autres commerçants de Toronto: la majeure partie du poisson arrive le même jour et dans le même bateau à Owen-Sound. On croirait que les chargements pourraient arriver à Toronto le lendemain par grande vitesse; mais non, nous ne le recevons que deux jours après l'expédition par petite vitesse et le tarif venant d'Owen-Sound est de 60 cents—non, plutôt 50 cents plus 25 pour 100 ajouté au poids du poisson, ce qui fait un taux de messageries de 62 cents. Le taux par petite vitesse par wagonnée est de 21 cents.

Q. Le quintal?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Croyez-vous que le tarif imposé au poisson par les voituriers soit juste?—R. Oui, dans quelques cas; mais dans d'autres, non.

Q. Il est dans certains cas excessif?—R. Oui, dans certains cas.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Y aurait-il moyen de se débarrasser de l'intermédiaire du gros et d'amener le détailleur en relation plus étroite avec le producteur en permettant aux compagnies de transport d'agir comme distributrices?—R. C'est une question sérieuse. Je suis un marchand de gros, pour ma part. S'il n'y a pas de gros il vous faut toujours un un distributeur.

Q. Les compagnies de chemin de fer ne pourraient-elles pas distribuer?—R. Non, et pour la raison que voici: Nous avons de trois à quatre cents personnes occupées l'hiver à travailler dans le poisson par lots de quinze, vingt ou ving-cinq livres de différentes catégories.

Q. Croyez-vous que cela serait impraticable?—R. Ce serait impossible. Prenons une wagonnée de poisson arrivant de la côte. Il y a des demandes de quinze livres d'un certain poisson pour certain commerçant. Le poisson est encaqué dans des caisses de cinq cents livres. Qui pèsera, verra à la déperdition et à la livrason? De plus les détailleurs ne veulent pas toujours leur poisson au même temps. Ils le veulent le matin et parfois l'après-midi.

Q. Il y aura donc les voituriers, le gros, le détailleur et le consommateur?—R. Il faut d'abord le pêcheur en premier lieu, puis le gros ou distributeur, comme il vous plaira de l'appeler. La compagnie de transport ne pourrait jamais distribuer au détailleur, sauf à de forts détailleurs.

[F. T. James.]

ANNEXE No 3

Par le Président:

Q. Vous avez un mémoire des prix, M. James?—R. Oui.

Q. Voudrez-vous le produire, tout simplement?—R. La nature de ce mémoire indique les prix de treize différentes catégories de poisson, tels que demandés par le gros à Toronto au détailleur et donnent une moyenne depuis 1910. Je dirai que ces chiffres viennent des cotes imprimées que nous tenons en filière. (Mémoire produit.)

Prix par livre de différentes variétés de poisson—pris dans les cotes imprimées de la maison *F. T. James Co., Limited,* de Toronto. Les cotes originales seront prêtées sur demande.

Catégorie.	1916.	1915.	1914.	1913.	1911.	1910.
Truite	10	10	11	10	10	9½
Poisson blanc	9	8½	10	11	10	9
Flétan	9	99	9	10	9	8½
Merluche fumée	9	8	9	7½	8	7½
Hareng des lacs	3	3½	3¾	3¾	3¾	4
Saumon argenté	11	9½	11	10½	11	13
Aigrefin	5½	6	5	5	5½	6
Morue	6	6½	6½	6	6½	6½
Eperlan	12	11	11	10	11	9
Saumon rose (ou des cascades)	8	7½	8	8	8	8½
Oreil	5	5	5	5	6	5
Tulipi	6	5½	6	6	6½	6½
Carrelets	5	5	5	5	5	5
Total des 13 catégories	98½	95	100	97½	100	98
Moyenne approximative	$7\frac{6}{10}$	$7\frac{3}{10}$	$7\frac{7}{10}$	$7\frac{5}{10}$	$7\frac{7}{10}$	$7\frac{5}{10}$

Q. Désirez-vous dire autre chose, monsieur James?—R. Il est une chose sur laquelle je désirerais attirer l'attention du comité. Il existait jadis un train de thé ou de soie allant de Vancouver à l'est. Nous faisions placer des wagons de poisson sur ce train jusqu'à il y a trois ans, et la livraison était faite au taux du fret. Ce service fut brusquement interrompu et l'on nous avertit que tout poisson transporté par le train de blé ou de soie serait passible du taux de messageries.

Le comité lève la séance.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301,
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI,
Le 21 février 1916.

Le Comité s'est réuni à 3 h. 30 p.m., le président, M. Jameson, au fauteuil.

L'interrogatoire de M. James est continué.

Par le Président:

Q. Quelles autres déclarations désirez-vous faire?—R. En ce qui concerne le transport du poisson à Vancouver ou à Prince-Rupert, le taux des messageries par charge de wagon est de $3 par cent livres, et le taux par convoi de marchandises est de $1.50. Le chemin de fer Pacifique-Canadien a un train de thé et un train de soie, dont chacun a le même horaire qu'un train de voyageurs. Autrefois ces trains transportaient du poisson en même temps que le thé ou la soie. Un jour, le représentant du chemin de fer Grand-Nord vint me trouver et me demanda: "Comment se fait-il que notre ligne ne reçoit aucune consignation de poisson? Nos trains sont aussi rapides que ceux du chemin de fer Pacifique-Canadien." Je lui répondis: "Vos trains prennent dix, douze et quatorze jours pour transporter une consignation, tandis que, par les trains de thé ou de soie, nous faisons transporter nos consignations en cinq ou six jours." Le lendemain je recevais de la part du chemin de fer Pacifique-Canadien un avis à l'effet qu'à l'avenir, les trains de thé ou de soie ne transportaient pas de poisson sauf au taux des messageries. Or, il me semble que, lorsque nous pouvons expédier de Vancouver et de Prince-Rupert des consignations, non seulement d'un wagon mais de 8 ou 10 wagons, ou 24,000 livres par wagon, si la compagnie de chemin de fer peut faire circuler un train spécial pour la soie, elle devrait pouvoir faire la même chose dans le cas d'une denrée importante comme le poisson.

Q. Ce point a-t-il été soumis à la commission des chemins de fer?—R. Pas que je sache. Chaque semaine, trois wagons de flétan frais sont amenés de la Colombie-Britannique dans la ville de Toronto, et le même nombre à Montréal, ce qui fait six wagons. J'ai eu connaissance de l'arrivée à Toronto, par messageries, de sept ou huit wagons de flétan frais, dont deux wagons, probablement, sont allés à Buffalo, trois à Montréal, et le contenu des trois autres a été distribué à Toronto. Les frais de messageries sur ce poisson étaient de $600 par wagon, soit $4,800 pour le train complet.

Par M. Marcil (Bonaventure):

Q. Est-ce que ces wagons auraient pu être attachés à des trains de voyageurs?—R. Oui. On met deux ou trois wagons en arrière des wagons de messageries ou de bagages.

Q. Vous ne savez pas ce que l'on fait dans le cas du chemin de fer Intercolonial?—R. Non. Je ne saurais le dire. En ce qui concerne la côte du Pacifique, je sais que le train de soie part de Vancouver tous les huit jours, ou après l'arrivée de l'un des vapeurs Empress. Je répète que je ne vois aucune raison pour que l'on n'ait pas un train transcontinental de poisson comme on a un train pour la soie. Il est certainement aussi important d'avoir le transport rapide du poisson que celui de la soie.

[F. T. James.]

Par le Président:

Q. Combien serait-il possible d'en vendre?—R. Je crois qu'on en vendrait de 15 à 20 charges de wagons dans une semaine.

Q. Alors vous êtes d'avis que le commerce du poisson n'est pas traité d'une façon équitable par les compagnies de transport?—R. Non, pas sous ce rapport.

Par M. Marcil (Bonaventure):

Q. Peut-être pourriez-vous nous dire si la ville de Montréal consomme plus de poisson de la Colombie-Britannique que de poisson des Provinces maritimes?—R. J'ignore ce qui en est de Montréal, mais je sais que Toronto consomme plus de poisson du Pacifique que de poisson de l'Atlantique. Quant à la consommation à Montréal, M. Byrne pourrait vous renseigner à ce sujet mieux que je ne saurais le faire.

Q. Que dites-vous du saumon en conserves?—R. Il n'y a pas dans l'Atlantique de prises de saumon pour la mise en conserves, comparable à celles du Pacifique.

Q. Il ne vient réellement pas de poisson frais des pêcheries de Québec, de la Baie des Chaleurs et du Saint-Laurent—mais il en vient de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick?—R. A Toronto, nous ne vendons pas beaucoup de saumon de l'est; le saumon de l'ouest est plus recherché. Cependant, M. Byrne pourra vous donner de plus amples renseignements sur ce point.

Par M. Sinclair:

Q. Pourquoi ne vendez-vous pas là de saumon de l'est?—R. Il y a à cela une ou deux raisons: Le saumon de l'est ne se conserve pas tout à fait aussi bien que le saumon de l'ouest. Ce dernier est beaucoup moins cher et il semble mieux convenir à notre marché.

Par M. Marcil (Bonaventure):

Q. Le saumon de Gaspé se vend plus cher, n'est-ce pas?—R. Oui, il se vend plus cher que le saumon de la côte du Pacifique.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que le saumon de la côte du Pacifique est aussi bon que le saumon de l'est?—R. Pas toutes les sortes. Je crois que ce que l'on nomme le saumon rouge du printemps est presque aussi bon que le saumon de Gaspé.

Q. Que dites-vous du saumon de l'Atlantique? Comment se compare-t-il au saumon de Gaspé?—R. Je crois que c'est la même chose que le saumon de Gaspé. C'est tout simplement une affaire d'opinion entre le saumon rouge du printemps et le saumon de l'est. Le saumon Cohoe ou le Silverside qui se vendent dans l'ouest sont loin d'être aussi bons.

Q. Y a-t-il beaucoup de différence dans le prix du gros?—R. Oui. Nous vendons aujourd'hui le saumon de l'ouest à 11 cents la livre, sans tête et préparé.

Q. A quel prix pouvez-vous vendre le saumon de l'est?—R. Je n'ai pas acheté de saumon de l'est durant cette saison. Je ne sais quel prix il s'est vendu.

Q. Croyez-vous que la modicité du prix est la raison pour laquelle la consommation du saumon de l'ouest est plus considérable?—R. Je crois que cela est surtout dû au prix. Une autre raison est que nous pouvons, en été, faire inclure notre saumon de l'ouest avec nos consignations de flétan par charges de wagon, dans nos wagons réfrigérants.

Q. Vendez-vous du poisson de l'est, tel que la morue et l'aigrefin?—R. Nous en vendons des quantités limitées dans Ontario, mais pas beaucoup. Voyez-vous, nous avons ici un approvisionnement abondant de poisson des lacs.

[F. T. James.]

Q. Recevez-vous de la morue ou de l'aigrefin de l'ouest?—R. Non, rien que le flétan et le saumon.

Q. Avez-vous augmenté vos ventes de morue fraîche et d'aigrefin frais?—R. Nous avons augmenté les ventes l'année dernière, mais pas dans les proportions où nous voudrions les voir augmenter.

Q. Est-ce que la réclame faite à l'exposition de Toronto a contribué à cette augmentation?—R. Nul doute que cela y a contribué pour beaucoup.

Q. Alors, vous croyez que cela a été une bonne chose?—R. J'en suis certain, surtout par l'entremise du restaurant. L'an dernier, beaucoup de gens ont goûté au poisson qui y était servi, et parmi eux, il y en avait un grand nombre qui n'avaient jamais goûté au poisson, autant que j'ai pu en juger par les remarques que j'ai entendues. J'ai remarqué une augmentation notable de la vente du poisson depuis que l'Association de l'exposition de Toronto a entrepris d'exhiber du poisson. Je crois certainement que cet étalage a fortement contribué à l'augmentation des ventes.

Par le Président:

Q. Croyez-vous qu'une démonstration culinaire des variétés de poisson, montrant les résultats culinaires et les appétissants résultats que l'on en peut tirer dans les centres importants du Canada, auraient pour effet d'augmenter la demande du poisson?—R. Je crois que c'est une des meilleures choses que le gouvernement pourrait faire. S'il prenait un wagon-réfectoire et s'il exhibait des poissons cuits d'une façon appétissante dans toutes les villes de quelque importance; si cela était annoncé un peu d'avance, cela constituerait une bonne démonstration des possibilités de l'industrie poissonnière et de la valeur du poisson comme article d'alimentation.

Q. Ne croyez-vous pas que l'augmentation de la demande du poisson serait suffisante pour justifier la dépense que cela entraînerait?—R. Je crois que ce serait la meilleure chose qui puisse être faite. Il me semble que l'un des meilleurs moyens d'augmenter la vente du poisson est d'enseigner aux gens la manière de le faire cuire, et de les habituer à s'en servir au moins une fois par semaine. La difficulté, au moment actuel, est que la demande est inférieure à la production. Je crois que ce n'est pas autant une question de prix que d'accoutumer les gens à se servir du poisson pour leur nourriture.

Q. Croyez-vous que les conditions dans les magasins de détail pourraient être améliorées en ayant des réfrigérants convenables et un étalage de poisson convenable, je veux dire des moyens de protéger le poisson contre la détérioration?—R. Oui, à moins que cela ne devienne trop coûteux pour le marchand. Dans le cas des petits détailleurs, je ne sais pas s'il serait avantageux pour eux de se procurer un outillage à l'ammoniaque, mais ils pourraient avoir de très bonnes montres d'étalages qui seraient rafraîchies à la glace.

Q. Croyez-vous qu'il serait sage, de la part du ministère de la Marine et des Pêcheries, d'ouvrir une poissonnerie modèle dans les divers centres importants du Canada dans le but de faire une démonstration en vue d'amener plus tard les plus entreprenants des détailleurs de poisson à équiper convenablement leurs propres magasins?—R. Je ne crois pas que cela produirait autant de bien que les cuisines de démonstration.

Q. Je ne veux pas dire que la poissonnerie modèle prendrait la place de la cuisine de démonstration, mais bon nombre d'entre nous qui venons de la côte n'aimeraient pas à manger du poisson qui aurait été exposé durant 24 heures dans les vitrines d'une poissonnerie, parce qu'il n'aurait pas été protégé contre la détérioration. Or s'il y avait des montres en verre pour y étaler le poisson, avec un appareil frigorifique convenable, de sorte que le poisson pourrait être étalé en même temps que protégé contre la détérioration, ne serait-ce pas un avantage pour le détailleur, qui ne serait pas exposé aux pertes par la détérioration, et pour le consommateur qui aurait du poisson

[F. T. James.]

de meilleure qualité?—R. Cela donnerait du meilleur poisson au consommateur et le détailleur serait moins exposé à perdre sa marchandise.

Q. Est-ce que l'épargne réalisée grâce à ce plan ne justifierait pas le coût de cette mesure?—R. Voulez-vous dire le coût pour le gouvernement?

Q. Si le détailleur faisait un assez bon commerce ne serait-il pas à propos pour lui de se procurer l'une de ces petites montres réfrigérantes?—R. Si son commerce de détail justifiait cet achat. Je veux dire que s'il était un gros marchand de détail, il aurait raison de faire cela, mais les commerçants de moindre importance auraient tort de faire cette dépense.

Q. Voulez-vous dire que le commerce irait à ceux qui équiperaient convenablement leurs poissonneries?—R. Oui.

Q. Croyez-vous qu'il serait opportun pour le gouvernement d'adopter l'une de ces poissonneries modèles ou modernes?—R. Non. Je ne le crois pas. Je crois que si vous continuez la démonstration à l'exposition, cela donne aux gens de toutes les parties du pays, marchands et autres, l'occasion de voir comment le poisson peut être manié.

Q. Vous venez de Toronto, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Mais il y a d'autres centres populeux qui n'ont pas l'avantage de l'exposition de Toronto?—R. Oui, mais beaucoup de gens viennent à Toronto pour l'exposition.

Q. Alors, vous croyez que la démonstration a été couronnée de succès?—R. Oui, j'en suis certain.

Q. Et je suppose qu'ailleurs elle serait également couronnée de succès?—R. Oui.

Par M. Copp:

Q. Importez-vous du poisson?—R. Oui.

Q. Combien payez-vous par livre?—R. Voulez-vous dire le prix de transport à partir des Provinces maritimes?

Q. Oui?—R. $1.75 par 100 livres.

Q. Achetez-vous sur le littoral, du pêcheur ou du commerçant?—R. Des pêcheurs et des commerçants.

Q. Combien payez-vous là pour le saumon?—R. Nous n'achetons pas de saumon sur la côte de l'Atlantique.

Q. Eh bien, et le maquereau?—R. Nous payons 6c. la livre. C'est le prix actuel.

Q. Puis vous vendez au marchand de détail de Toronto?—R. Oui.

Q. Combien le lui vendez-vous?—R. Nous le lui vendons 8c.

Q. Vous payez le prix du transport et vous le vendez 8c. au marchand de détail? —R. Oui.

Q. Savez-vous à quel prix le marchand de détail le vend à ses clients?—R. Il le vend probablement de 12c. à 15c.

Q. Alors le consommateur chez vous est mieux situé que le consommateur des Provinces maritimes, lequel est obligé de payer 20 cents à 25 cents.

M. BRITTAIN: Eh bien, si un homme achetait 50 maquereaux et les expédiait de la côte, le coût de l'emballage de ces maquereaux dans une barrique sur de la glace absorberait presque tout le profit.

Q. Alors, je dois comprendre que le consommateur de Toronto achète son maquereau à 12c. ou 15c. la livre?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Le prix dépend de la saison, je suppose?—R. Jusqu'à un certain point, cela dépend des saisons, mais je suppose que cela est à peu près la moyenne du prix.

[F. T. James.]

Par M. Copp:

Q. Quel est le prix du flétan?—R. Nous vendons aujourd'hui le flétan aux marchands de gros, pour 9c. et les marchands de détail l'achètent à 14c. et 15c.

Par le Président:

Q. Voulez-vous dire le flétan de la côte du Pacifique?—R. Oui, le flétan de la côte du Pacifique.

Par M. Copp:

Q. Quel est le prix du saumon?—R. Le saumon de la côte du Pacifique, sans la tête et tout préparé, se vend 11c. aux marchands de gros. Le détailleur le vend de 16c. à 17c. au consommateur.

Q. C'est là le prix, par tranches?—R. Le consommateur paye 17c. pour les tranches et 16c. pour les morceaux à faire bouillir.

Q. C'est-à-dire pour le saumon de la Colombie-Britannique?—R. Oui.

Q. Vous ne vendez pas du tout de saumon de l'Atlantique?—R. Non, monsieur.

Par M. Sinclair:

Q. Pourriez-vous nous donner la moyenne du prix du marché à Toronto?—R. J'ai déjà produit un relevé donnant la moyenne du prix.

Q. Pour toute l'année?—R. La moyenne du prix en gros depuis 6 ans.

Q. Est-ce que nous ne pourrions pas avoir aussi le prix de détail?—R. Sur ce point, je ne suis pas aussi bien renseigné, mais je pourrais faire une estimation approximative.

Q. C'est là une des questions que nous sommes à étudier.—R. Et vous devriez interroger quelques-uns des marchands détailleurs.

Q. Nous voulons découvrir pourquoi le prix payé par le consommateur est si élevé comparativement au prix reçu par le producteur.—R. Cela paraît un peu étonnant de prime abord.

Q. Par exemple, le long de notre côte, le pêcheur reçoit $1.50 par 100 livres d'aigrefin, et il constate qu'à Toronto ce poisson se vend de 10c. à 11c. Or il sait que le coût du transport de 100 livres d'égrefin à Toronto est de $1.75 et il se demande alors: "Où va le reste de l'argent?"—R. D'abord, il reçoit $1.50 pour le poisson à bord de son bateau.

Q. Oui?—R. Il faut que ce poisson soit mis sur la glace, et il y a le coût des caisses et de la glace qu'on y met. Il faut ajouter à cela le prix du transport. Puis il y a une déperdition de 20 pour 100 du poids lorsqu'il arrive à Toronto; le marchand de gros doit faire les frais de manutention, de distribution et de livraison au commerce de détail dans toutes les parties de la ville. Le marchand de détail doit aussi subir une certaine déperdition, probablement de 5 pour 100 et il perd du poisson qu'il ne peut pas vendre. Les dépenses sont très fortes aujourd'hui; le service de livraison coûte très cher. Les gens ne portent pas leur poisson chez eux et cela entraîne une dépense additionnelle de la part du marchand de détail, ce qui augmente le prix du poisson. Il faut que le marchand de détail soit outillé et, comme marchand de gros, je ne saurais dire qu'un grand nombre des marchands de détail font beaucoup d'argent aujourd'hui dans le commerce du poisson. Je puis deviner cela par la manière dont ils payent leurs comptes.

Q. Vous croyez que le marchand de poisson ne s'enrichit pas?—R. Non, le marchand de gros, non plus.

ANNEXE No 3

Par M. McCurdy:

Q. Combien de poisson vendez-vous—en quelles quantités?—R. Depuis dix livres jusqu'à une charge de wagon.

Q. Le marchand de détail pourrait-il acheter de vous en quantités de dix livres? —R. Oui, s'il a un magasin.

Q. Vous faites un profit de moins d'un sou par livre?—R. Oui.

Q. Vous tenez un assortiment et vous livrez les effets au détailleur moyennant ce profit, et le détailleur fait un profit de 5 cents par livre?—R. Oui. Naturellement, nous faisons un commerce considérable.

Q. Vous n'avez qu'une marge étroite?—R. Oui, nous nous contentons d'un faible profit et cela s'accentue chaque jour davantage; il y a tant de faibles livraisons.

Par M. Hughes:

Q. Le poisson que les gens n'achètent pas reste pour compte au marchand détailleur?—R. Oui.

Q. Avez-vous quelque moyen d'établir une moyenne de la perte qui en résulte?—R. Non, je n'en ai pas. C'est le petit détailleur qui subit les plus fortes pertes. Le grand détailleur perd moins de cette manière, mais il perd plus ou moins.

Par M. McCurdy:

Q. Les prix payés aux pêcheurs varient à diverses périodes de l'année, n'est-ce pas? M. Sinclair a donné à entendre que les pêcheurs ne reçoivent que $1.50 par 100 livres; ce n'est pas là le prix courant durant toute l'année je suppose?—R. Je crois que c'est à peu près le plus bas prix qui soit payé.

M. SINCLAIR: Je crois que l'année dernière il a été plus élevé que cela; mais depuis nombre d'années on a payé $1.50 par 100 livres à Canso. Cependant, le prix s'est élevé l'année dernière.

Le PRÉSIDENT: On a payé plus de 5 cents à bord du bâteau pour le poisson à Digby; mais ce prix est anormal et il est dû à la guerre.

M. BRITTAIN: On a payé jusqu'à 5¼ cents à Canso, il n'y a pas un mois.

Par M. Sinclair:

Q. Avez-vous quelque expérience dans le commerce du poisson salé?—R. Un peu, en ce qui concerne le hareng.

Q. Vendez-vous du hareng écossais?—R. Non, pas beaucoup.

Q. N'y a-t-il pas de demande pour ce hareng?—R. Il y a peu de demande pour ce poisson à Toronto, en dehors du commerce juif.

Q. Il y a une demande assez considérable pour ce poisson sur la côté de l'Atlantique?—R. Je comprends cela.

Q. Cette demande a augmenté il y a quelques années, et il y a apparence qu'elle augmente de nouveau pour une raison quelconque cette année?—R. C'est par ce qu'il ne vient plus de hareng écossais ou norvégien à cause de la guerre. Aux Etats-Unis, la population juive et polonaise consomme de grandes quantités de ce poisson.

Q. Avez-vous une très forte population étrangère à approvisionner à Toronto?—R. Non.

Q. Combien vaut une barrique de ce poisson à Toronto?—R. De $12 à $14 par barrique, au prix du gros. C'est-à-dire pour le véritable hareng écossais importé, le hareng écossais de choix.

Q. Est-ce que vous vendez le hareng de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, nous en vendons.

Q. Combien le vendez-vous, en gros?—R. Nous les vendons maintenant par lots de barriques à $6.50.

Q. Alors, le prix du hareng écossais est le double de cela?—R. Oui, le double.

[F. T. James.]

Par M. Turgeon:

Q. Voyez-vous quelque différence entre le hareng de la Nouvelle-Ecosse et le hareng du Nouveau-Brunswick?—R. Le hareng de la Nouvelle-Ecosse est le plus gros et le meilleur; le hareng du Nouveau-Brunswick ne rapporterait pas autant que celui de la Nouvelle-Ecosse. Il est plus petit, plus sec et moins gras.

Par M. Copp:

Q. Vendez-vous de l'alose?—R. Non; nous ne vendons pas d'alose, sauf que nous en faisons probablement venir quelques-unes de New-York vers le temps de Pâques—alose du Delaware. Il n'y a pas du tout de demandes pour ce poisson.

Le témoin est congédié.

M. D. J. BYRNE, président de la *Canadian Fisheries Association* (commerce de gros), de Montréal, est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Vous êtes le gérant de Leonard Frères, de Montréal?—R. Poissonniers en gros, oui.

Q. M. Byrne, j'ai ici quelques questions que j'ai posées aux témoins précédents et je voudrais vous demander votre opinion à ce sujet. Je voudrais que vous nous donniez votre idée de la déperdition du poids du poisson entre le temps où il est acheté des pêcheurs et le temps de la livraison au détailleur de Montréal ou de Toronto?—R. Je crois que je pourrai mieux répondre à cette question en la prenant à ses diverses phases. Le temps qui s'écoule entre la prise et la livraison influe beaucoup sur la quantité de déperdition. Nous prétendons que durant les premières 24 heures de sa sortie hors de l'eau tout poisson de fond accuse de 10 à 15 pour 100 de déperdition selon la saison de l'année. Au printemps, le poisson est mou et contient probablement plus d'eau. Sa chair est saturée d'eau et il en sort une grande quantité durant les premières 24 heures; environ 10 pour 100 je crois, durant les premières 24 heures. Il y a une nouvelle déperdition au cours du transit. Si vous estimez que par le service de transport rapide en wagons réfrigérants, il faut quatre jours pour atteindre Montréal à partir du point de production (du point d'expédition), il y a une nouvelle déperdition de 5 à 7 pour 100, selon la saison de l'année. En été, la déperdition est plus forte à cause de la chaleur, qui fait fondre la glace, laquelle entraîne une partie du limon et une partie de la substance. Je crois que cette déperdition atteint 5 ou 7 pour 100. C'est là une question assez étendue—c'est-à-dire pour Montréal.

Q. Y a-t-il d'autre déperdition?—R. Oh! oui. Elle varie d'après la longueur du temps où le détailleur a ce poisson frais en sa possession. Je crois que, en fait, le poids de ce poisson frais continue à diminuer, à moins qu'il ne soit congelé jusqu'au temps où il arrive au consommateur.

Un honorable DÉPUTÉ: Et si l'on attendait assez longtemps, il disparaîtrait complètement?—R. Cela arrive parfois; il s'en irait tout simplement.

Par le Président:

Q. Quelle est la proportion du poisson qui se gâte dans le marché de détail?—R. Ce n'est pas là de la détérioration, c'est de la déperdition. L'humidité contenue dans le poisson s'évapore et je crois qu'il suffirait de calculer que le marchand de détail perdrait de 8 à 10 pour 100 par la déperdition du poids. Cela peut varier selon la longueur du temps qu'il garderait le poisson. Je ne compte pas là les pertes que subirait le marchand par suite du surplus d'approvisionnement en ne calculant pas exactement ce dont il pourrait disposer, mais seulement la déperdition.

[D. J. Byrne.]

Q. C'est-à-dire de 10 à 15 pour 100, de 5 à 8 pour 100?—R. De 25 à 35 pour 100, oui.

Par M. Stewart:

Q. Est-ce que cette déperdition a lieu lorsque le poisson est emballé dans de la glace?—R. Oui, certainement, mais elle est plus considérable en été parce que le poisson est emballé dans de la glace qui fond plus rapidement. En hiver, la glace ne fond pas aussi rapidement.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que cela n'est pas commun à tous les poissons?—R. Oui, cela est plus accentué en ce qui concerne le poisson de fond, l'égrefin et la morue. Je parle maintenant du poisson de fond, ce qui veut dire l'égrefin et la morue. La déperdition est plus considérable pour le petit poisson que pour le gros poisson; elle est plus considérable sur un poids donné de petits poisson que sur le même poids de gros poisson, comme le flétan.

Q. Quelle déperdition y aurait-il à votre sens sur le flétan ayant une moyenne de 50 à 100 livres?—R. A partir de sa sortie de l'eau?

Q. Oui, jusqu'à son arrivée à Montréal?—R. Je crois que la déperdition sur le flétan ne serait certainement pas aussi considérable que sur l'égrefin et la morue. La déperdition serait d'environ 5 ou 8 pour 100 depuis sa sortie de l'eau, durant quelques jours, jusqu'à son expédition. Il perdrait encore 3 ou 4 pour 100 pendant le transit, durant les quatre ou cinq jours que cela prend ordinairement par train rapide de marchandises depuis l'est de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Montréal.

Q. La déperdition est moindre sur le flétan?—R. Oui, sur tout le gros poisson qui n'a pas autant de surface exposée que dans le cas du poisson de fond plus petit, qui est en même temps un poisson plus mou.

Par le Président:

Q. Quel est le pourcentage de la perte pour le détailleur, à votre sens, par suite du manque de facilités convenables pour protéger le poisson, pour le tenir frais?—R. Je ne sais pas; cela varie beaucoup. Certains détailleurs sont très bien équippés pour la manutention et d'autres ne le sont pas.

Q. En général, cette perte pourrait être réduite si les magasins de détail étaient mieux équipés?—R. Dans les meilleurs magasins, ceux que l'on considère comme modernes, il y a l'équipement nécessaire pour la manutention convenable du poisson et pour renouveler l'approvisionnement d'une façon plus régulière.

Par M. Sinclair:

Q. Serait-il praticable de forcer les vendeurs de poisson à avoir leurs magasins aménagés et équipés de façon à ce qu'ils pussent tenir leur poisson en bon état? Vous voyez souvent un magasin avec du poisson pendu à un clou, en été, avec des mouches tout autour. Serait-il possible d'avoir des règlements en vertu desquels il serait nécessaire d'avoir un équipement convenable pour vendre des produits périssables tels que le poisson?—R. Il serait, je le crains, présomptueux pour moi d'essayer de dire aux législateurs quels règlements ils devraient adopter. Dans certaines villes, il y a des règlements qui régissent le cas plus ou moins. Dans la ville de Montréal, on ne permet pas aux épiciers de vendre du poisson frais. Il faut qu'ils aient une licence distincte pour vendre du poisson frais. La licence du boucher comporte la permission de vendre du poisson frais. Bien que l'on permette aux épiciers de vendre du poisson séché, salé ou fumé, on ne leur permet pas de vendre du poisson frais. Le boucher, qui est muni ou est censé être muni d'apareils frigorifiques, est sans aucun doute mieux

[D. J. Byrne.]

outillé pour vendre du poisson frais. Pour obtenir une licence de vente de poisson frais à Montréal, le détailleur doit payer une redevance annuelle de $50.

Q. Est-il obligé d'avoir une espèce particulière d'équipement?—R. Non, rien que les $50.

Par le Président:

Q. Quelle est la moyenne du prix auquel les différentes sortes de poisson sont vendues au détailleur? Pouvez-vous nous donner quelques renseignements sur ce point?—R. Oui, je le crois. De quelles espèces particulières de poisson voulez-vous parler, M. le Président?

Q. Prenez les principaux poissons—la morue, le flétan, l'égrefin?—R. Je puis dire que les prix varient baucoup et que la variation est très accentuée, à certaines périodes de l'année, lorsque les poissons ne sont pas ce que nous appelons "de saison", c'est-à-dire, quand la production n'est pas régulière, tandis qu'en général le prix est réduit durant la saison. Mais à d'autres périodes de l'année ce même poisson se vend peut-être deux ou trois fois le prix ordinaire. Prenez par exemple le cas du saumon, qui aujourd'hui vaudrait probablement $1 la livre, tandis que vers le milieu de la saison il se vendrait peut-être 10 cents la livre. Je crois que la seule manière serait de vous donner les prix courants au moment actuel.

Q. Auriez-vous quelque objection à mettre cela par écrit?—R. Non; ces prix sont pour le poisson congelé. L'égrefin frais congelé—le prix auquel ma maison vend ce poisson aujourd'hui, l. à b. à Montréal, est de 5 à 5½ cents la livre. Je dois dire que cette variation est due au fait que certains détaillants achètent dans le colis originel, c'est-à-dire les caisses primitives de 200, 300 ou 400 livres, selon le mode d'emballage employé au point d'expédition. Les marchands qui achètent dans les emballages primitifs épargnent généralement quelque chose sur le prix. L'autre prix est pour les quantités plus faibles. Je veux dire par là des quantités de 25 livres et plus. Ce que nous voulons dire par quantités—Nous ne restreignons pas nos clents à la quantité; nous prétendons ne pas vendre en détail, mais nous vendons à un marchand régulier la quantité qu'il désire, pourvu que le poisson soit destiné à être revendu. Un marchand peut acheter 100 livres d'égrefin, et n'avoir besoin que de 10 ou 20 livres de saumon. Nous ne le restreignons pas sur la quantité, pourvu que ce soit un marchand et qu'il achète pour revendre. Morue gelée du marché: le prix courant—Je dois dire que ces prix ont varié. Il y a quinze jours, nous la vendions à 4 et 4½ cents. Nous la vendons aujourd'hui à 4½ et 5 cents. Il y a un mois, le prix était de 4 à 4½ cents; mais la saison de production est maintenant virtuellement finie; les assortiments diminuent et c'est là une autre raison de l'augmentation des prix.

Par M. McKenzie:

Q. Est-ce là le prix que vous payez?—R. C'est notre prix de vente.

Q. Si un homme des provinces maritimes arrivait avec une wagonnée d'égrefin congelé, combien en retirerait-il?—R. Il pourrait vendre aujourd'hui une wagonnée d'égrefin congelé. Je n'ai aucun doute qu'il pourrait le vendre à 4½ cent la livre. Cela dépendrait de la qualité du poisson. Le prix varierait entre 4¼ et 4½ cents la livre.

Q. Vous nous avez dit le prix auquel vous vendez au détailleur. Voulez-vous nous donner une idée du prix que le consommateur ordinaire paye, aujourd'hui, pour l'égrefin et la morue à Montréal?—R. Je ne pourrais que vous en donner une idée, car je n'ai aucune relation directe avec le commerce de détail. Je ne fais pas de commerce de détail, mais je sais que le prix varie selon la localité.

[D. J. Byrne.]

ANNEXE No 3

Par M. Copp:

Q. Et la conscience du détailleur, je suppose?—R. Pas précisément. Il y a certains districts où les anciennes méthodes sont encore en vigueur, et où la ménagère va encore avec son panier acheter ce dont elle a besoin, et l'apporte elle-même chez elle. Il y a d'autres districts où le téléphone est en quelque sorte en rigueur, et où les clients du détailleur ont l'habitude de faire leur commande par le téléphone. Il faut que les effets soient livrés avant midi et demi sous peine de perdre la clientèle. Il faut que le poisson soit arrangé, paré d'une certaine manière avec du persil ou du cresson autour. Tout cela coûte de l'argent. Il leur faut un service de livraison pour de petits colis de poisson de haut prix. Ceci aide à expliquer la grande variété de prix. Vous dites que cela paraît exorbitant, mais une partie considérable du prix est pour le service.

Q. La femme au panier achète à meilleur marché?—R. Oui. Voici ce que je veux dire: J'ai moi-même, en plusieurs occasions, remarqué que le même poisson vendu par ma maison à divers marchands dans diverses parties de la ville, se vend à des prix différents. La seule manière dont je puisse expliquer cela est la différence dans le service.

Q. Vous n'avez pas tenté de nous donner le prix du détail. Pouvez-vous nous en donner quelque idée?

Le Président: M. Stanford, de Montréal, sera ici. C'est un marchand détailleur et il pourra nous donner à ce sujet des renseignements plus exacts que M. Byrne ne pourrait le faire.

Le Témoin: Je ne prétends pas connaître le sujet à fond, mais il y a aussi cette différence que je vous ai donné les prix du poisson congelé à cette saison particulière de l'année, lorsque ce poisson est expédié par les trains de marchandises. Mais il y a aussi l'égrefin fraîchement produit. Ce poisson coûte beaucoup plus cher et le prix courant en est beaucoup plus élevé. Par exemple, nous vendons aujourd'hui de l'égrefin congelé à 5 cents la livre. Nous vendons aussi pour le commerce d'une classe plus élevée, à quelques-uns de nos clients qui demandent de l'égrefin fraîchement produit, lequel doit être transporté par messageries, et nous sommes obligés de vendre ce poisson à 6½ et 7 cents la livre. C'est le même poisson, mais l'un est frais et l'autre est congelé.

Par M. Sinclair:

Q. Y a-t-il beaucoup de demande de poisson frais?—R. Oui, dans les villes. Les gens qui se montrent difficiles en fait de poisson préfèrent le poisson frais au poisson congelé. En Canada, les conditions climatériques sont telles en hiver qu'il est presque impossible d'expédier hors de la ville du poisson frais qui se congèlerait en une masse solide. Les conditions sont telles parfois que les parties du poisson les plus rapprochées du dehors de la caisse se congèlent tandis que le centre se réchauffe.

Q. Le poisson expédié frais se congèlerait en transit?—R. Oui, si on l'expédiait d'après les méthodes suivies pour le transport en trains de marchandises dans cette partie du Canada à cette saison de l'année.

Q. Lorsqu'il est expédié par messageries, il ne se congèle pas en route?—R. Oh! non. C'est pour cela que nous avons des expéditeurs aux points de production qui les emballent congelés, un à la fois. Le marchand qui achète ce poisson peut le garder. Il y a moins de déperdition. C'est comme le bois de corde; tant qu'il est gelé il est en bon état.

Q. Donnez-nous le prix du poisson frais. C'est comme cela, n'est-ce pas, que le commerce devrait se propager, le commerce du poisson frais? Quels sont les prix de détail du poisson frais?—R. Je crois que je ferais mieux de ne pas tenter de donner les prix de détail. Je ne fais pas de commerce de détail moi-même, et puisque vous devez interroger un marchand de détail, il pourra vous donner ces renseignements. Je

[D. J. Byrne.]

puis tout simplement vous dire ce que nous leur faisons payer. Il y a un écart considérable entre les prix réellement exigés au moment actuel pour l'égrefin congelé et l'égrefin frais.

Par M. Copp:

Q. Un écart d'environ 2 cents par livre?—R. Au moins, au moment actuel, à cause de la rareté de l'égrefin frais et du coût additionnel de transport par messageries. Lorsque le poisson vient par les convois de marchandises et par wagonnées, il peut être expédié comme le bois de corde.

M. BRITTAIN: Au moment actuel la rareté du poisson explique l'augmentation du prix. Lorsqu'il y a rareté, il faut que le poisson congelé supplée à la demande.

Par le Président:

Q. Quels étaient les prix courants sur la même classe de poisson au mois de septembre dernier?—R. Je ne puis guère le dire de mémoire. Le prix du poisson change continuellement; il n'y a pas de prix fixe, et autant que je sache, il n'y a pas de coalition entre les marchands pour déterminer les prix. Les prix sont fixés d'après la loi de l'offre et de la demande. Cette semaine, le poisson est rare à cause des tempêtes ou de quelque condition qui affecte l'offre. L'offre influe sur le prix.

Par M. Sinclair:

Q. Ce sont là les prix de gros les plus élevés et les plus réduits durant le mois de décembre?—R. Je n'ai pas tenté de vous donner les prix de détail.

Q. Nous voulons voir l'écart entre le plus élevé et le plus bas?—R. Durant le mois de décembre?

Q. Oui?—R. Pourquoi pas le mois de janvier? C'est le plus rapproché.

Q. Va pour janvier?—R. Durant le mois de janvier le prix de l'égrefin congelé a varié de 4½ à 5 cents. Celui de l'égrefin frais de 5½ à 7cents.

Par M. McKenzie:

Q. Comme marchand de gros, avez-vous quelque moyen de prendre soin d'une wagonnée de poisson qui vous arriverait par un temps de chaleur et dont vous ne disposeriez pas immédiatement?—R. Oh! oui.

Q. Que faites-vous?—R. Nous nous servons de l'entreposage frigorifique. Nous avons un appareil chimique d'entreposage frigorifique dans lequel nous pouvons emmagasiner le poisson frais à ce que nous appelons une température de novembre, c'est-à-dire, conserver le poisson frais dans son état de fraîcheur sans permettre à la température de s'élever suffisamment pour nuire à la qualité du poisson. Puis, nous avons d'autres salles où nous gardons le poisson à l'état de congélation. La température des salles où nous conservons le poisson frais pour la vente et où le poisson est déchargé ou manié est d'environ 35 ou 45 degrés Fahrenheit.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Combien de temps le poisson se conserve-t-il en bon état dans cette température de novembre?—R. Une semaine ou dix jours. Cela dépend de l'état où il est quand nous le recevons.

Par M. McKenzie:

Q. Vous l'enlevez du wagon?—R. Ce poisson frais est immédiatement déchargé. Lorsqu'un wagon arrive le lundi ou le mardi, les marchands n'en ont pas besoin avant le mercredi ou le jeudi. Nous le mettons dans ces salles où il est conservé à cette tem-

[D. J. Byrne.]

pérature fraîche. Puis nous avons d'autres salles. Nous avons ce que nous appelons des salles de congélation vive, où des radiateurs à l'ammoniaque sont aménagés comme les anciens radiateurs de chauffage. Nous plaçons le poisson sur des auges en planches et nous le passons sur ces radiateurs pour le faire congeler.

Q. Il devrait y avoir quelque arrangement pour garder un wagon de poisson; le chemin de fer devrait offrir des facilités grâce auxquelles un wagon pourrait être placé et détenu sans remuer le poisson du tout lorsqu'il y aurait du retard pour en disposer. Par exemple, vous êtes maintenant obligés de le prendre et de le placer dans ces salles; il vous faut manier le poisson afin de le conserver durant le nombre de jours dont vous avez parlé. J'ai toujours cru qu'il serait bon d'avoir des entrepôts ou des facilités de têtes de ligne où l'on pourrait garder un wagon jusqu'à ce que l'on pût disposer du poisson.—R. Si nous ne le manions pas nous-mêmes, la compagnie du chemin de fer serait obligée de le manier. L'une des particularités principales de l'entreposage frigorifique est l'isolement. La compagnie de chemin de fer serait obligée de décharger ce wagon et de mettre le poisson en entreposage frigorifique, comme nous le faisons; d'en sortir le contenu et de le mettre dans des salles réfrigérantes.

Q. C'est là ce que je veux savoir. Vous dites qu'il est impraticable de manier une wagonnée en vrac?—R. Absolument. Par un temps de chaleur, si vous aviez des portes assez larges pour admettre un wagon, avec la voie, il faudrait beaucoup d'entreposage frigorifique pour prendre soin de cela. Puis il y a la perte que vous faites en isolant votre entrée lorsqu'elle contient une voie. L'une des particularités principales de l'entreposage frigorifique est l'isolement. Il vous faut isoler et empêcher complètement l'air chaud d'y pénétrer.

Par M. Hughes (King, I.P.-E.):

Q. Il faut que ce soit à l'épreuve de l'air?—R. Oui, autant que possible.

Par M. McKenzie:

Q. Comment entrez-vous dans cette salle?—R. Je vais vous l'expliquer. Nous avons ce que nous nommons des écluses d'air. C'est-à-dire qu'un ascenseur monte dans les salles froides. Ouvrant sur l'ascenseur est une écluse d'air ou anti-chambre avec portes d'entreposage frigorifique. Ces portes sont fermées avant que les portes de l'entreposage frigorifique proprement dit ne soient ouvertes. Autrement, vous perdriez votre air froid, et ce froid se condense en rencontrant l'air chaud.

Q. Cela s'applique à l'endroit où un wagon entre?—R. Cela exigerait un énorme entreposage frigorifique. Nous n'avons jamais demandé aux compagnies de chemins de fer d'en faire la moitié autant.

Par M. Hughes (King, I.P.-E.):

Q. Vous nous avez donné le prix de l'égrefin congelé et frais pour le mois de janvier. Pouvez-vous nous donner le prix du même poisson durant les mois de juillet et d'août?—R. Je ne le pourrais pas de mémoire.

Le Président: Je vais demander à M. Byrne s'il veut fournir un état détaillé.

Par M. Hughes (King, I.P.-E.):

Q. Y a-t-il un écart entre le prix à chaque période?—R. Il y a cette différence que durant les mois de juillet et d'août il n'y a pas de poisson congelé; il n'y a que du poisson frais. J'oserais dire que le prix du poisson frais est en général moins élevé. Il a été moins élevé. Il est en général moins élevé en juillet et août qu'au temps actuel, parce que la grande production a maintenant presque cessé. Les tempêtes nuisent aux

[D. J. Byrne.]

opérations de la pêche, parce que nos pêcheurs ont recours à des méthodes surannées, à la pêche en petits bateaux. Le temps orageux peut déterminer la rareté; cela rend la pêche difficile, et tend ainsi à augmenter les prix. Le prix de vente de l'aigrefin et de la morue est plus élevé au moment actuel qu'il ne l'était aux mois de juillet et août 1915. Je puis l'affirmer avec certitude.

Q. Quelle est à peu près la différence?—R. Oh, probablement—Je crois avoir dit que le prix du poisson frais varie entre 5½c. et 7c.

Q. Cinq et demie, je crois?—R. Durant les mois de juillet et d'août, le prix du poisson varie de 4c. à 5½c. Je ne saurais vous donner le prix exact.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai à M. Byrne de vouloir bien fournir au secrétaire des renseignements quant au prix de la morue, du flétan et de l'aigrefin frais et congelés, de mois en mois depuis les derniers douze mois.

Par M. Sinclair:

Q. Avez-vous vendu du poisson pris par des chalutiers à vapeur?—R. Oui.

Q. Il a été dit sur la côte que ce poisson n'est pas aussi bon que le poisson pris à la ligne. J'ai vu cette déclaration dans l'interrogatoire relatif à la pêche au chalut en Angleterre. Quelle est votre expérience à ce sujet? Est-ce que le poisson est brisé ou contusionné par ce genre de pêche?—R. Je ne crois pas qu'il y ait le moindre doute quant à la supériorité de la qualité du poisson dit "poisson de rive", pris à la ligne et à l'hameçon par les pêcheurs en petits bateaux, parce que ces poissons sont moins maniés et moins secoués et sont en meilleur état lorsqu'ils sont livrés.

Q. Que le poisson pris en grandes quantités?—R. Le poisson pris en plus grandes quantités ne peut nécessairement être manié avec autant de précaution. Le poisson pris au chalut à potence, ce qu'on appelle le chalut à loutre, est une espèce de filet que l'on traîne sur le fonds ou près du fond, et si ce filet est traîné pendant un certain temps, une heure, par exemple, le poisson qu'il contient, se tassant graduellement vers le talon du piège est plus ou moins secoué soit au fond, soit par l'autre poisson qui y entre et qui le refoule. En général, le poisson pris au chalut n'a pas la chair aussi ferme: il est plutôt mou et n'est pas d'aussi bonne qualité que le poisson pris à la ligne.

Q. Est-ce que vous achetez beaucoup des Etats-Unis?—R. Non.

Q. Alors, votre commerce est exclusivement canadien?—R. Pas exclusivement. Nous achetons du poisson aux Etats-Unis, mais seulement des espèces que nous n'avons pas au Canada, telles que le coryphène, le maigre, le bar, l'anguille de roche, le *red snapper,* le pompano, certaines variétés que nous n'avons pas ici, mais que l'on trouve aux Etats-Unis. Il est évident que nous n'achèterions pas de poisson aux Etat-Unis, pour payer un sou par livre de droits spécifiques ou un droit *ad valorem* de 25 pour 100, plus 7½ pour 100 de taxe de guerre, si nous pouvions avoir au Canada le même poisson sans payer aucun de ces droits. Notre commerce est en grande partie canadien, mais il nous faire venir certains poissons des Etats-Unis, principalement les huîtres.

Q. Nos huîtres vous paraissent-elles convenables?—R. Nous ne pouvons en avoir assez.

Q. En avez-vous jamais eues de Tracadie ou d'Antigonish?—R. Nous avons eu des huîtres de Bouctouche et de tous les points de l'Ile-du-Prince-Edouard, y compris des huîtres qui n'ont jamais vu l'île.

Q. Que voulez-vous dire en affirmant que vous ne pouvez pas avoir assez d'huîtres canadiennes?—R. Nous ne pouvons avoir ce que nous appelons des huîtres en vrac. C'est-à-dire des huîtres ouvertes, pas sur l'écaille, et expédiées en colis comme huîtres en vrac.

Q. Que voulez-vous dire par des huîtres qui sont ouvertes?—R. Dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile-du-Prince-Edouard, on a pour habitude d'expédier les huîtres en écaille, c'est-à-dire dans leur état naturel, en barriques.

[D. J. Byrne.]

Aux Etats-Unis, on cultive les huîtres et l'on est pourvu d'un outillage pour les ouvrir. A certaines saisons de l'année on emploie là un certain nombre d'hommes qui passent tout leur temps à ouvrir des huîtres et à les mettre en boîtes. Elles sont expédiées en bidons scellés ou en barriques par tous les Etats-Unis, très loin, même jusqu'à Denver et Kansas City.

Q. Les huîtres sont-elles aussi bonnes que lorsqu'elles sont expédiées dans leur état naturel?—R. Non, mais le coût du transport est alors excessivement élevé. Il faut les expédier par messageries, et même lorsqu'elles sont expédiées par train de marchandises, le prix du transport est énorme. Dans le cas des huîtres en vrac, les écailles sont remises sur le banc d'huîtres, ce qui forme une excellente fondation pour la nouvelle huîtrière. Lorsque l'huître fraye, les écailles sont placées sur les bancs de telle façon que le frai, en s'enfonçant, a un bon fond sur lequel il peut se former. Si la laitance de l'huître tombe dans le sable ou dans la vase, le frai est étouffé et détruit. Dans d'autres endroits que j'ai visités, l'on se sert des écailles d'huîtres pour les chemins, et je crois que cela fait un bon pavage.

Par M. Sinclair:

Q. Alors, si chaque pêcheur ouvrait ses huîtres, il aurait une meilleure chance de les vendre à Montréal ou sur quelque autre marché de l'intérieur?—R. Oui, mais les huîtres en vrac, ne rapporteraient pas un aussi bon profit que les huîtres en écaille.

Par M. Copp:

Q. Si je comprends bien, il n'est pas difficile pour vous de vendre les huîtres que vous recevez, mais la grande difficulté pour vous est d'en avoir assez?—R. Nous n'en recevons pas assez. Le Canada ne produit pas une quantité d'huîtres suffisante; alors nous sommes obligés d'en importer des Etats-Unis.

Par le Président:

Q. Quelles sont les dépenses encourues par le marchand de gros entre l'achat fait chez le fournisseur et la livraison au détailleur? Quels sont les divers item de dépenses?—R. Le transport et les frais de manutention.

Q. Les frais de manutention à Montréal, par exemple?—R. Aux points de distribution, le coût du camionnage et de la livraison.

Q. Et d'entreposage?—R. Cela fait partie des frais de manutention.

Par M. McCurdy:

Q. Y a-t-il quelque profit?—R. Je n'aimerais pas à me prononcer à ce sujet.

Par le Président:

Q. Quels sont les moyens de transport dont on se sert pour la majeure partie du poisson expédié à Montréal, pour les marchés autres que celui du vendredi?—R. Je ne sache pas qu'il y ait un mode de transport différent pour le marché du vendredi que pour tout autre jour de marché de la semaine. Durant les mois d'été la majeure partie du poisson est expédié par lss messageries.

Q. Est-ce que le service par train rapide de marchandises est utilisé pour alimenter le marché de cette ville?—R. Pour les points situés à l'est seulement. Les compagnies ne veulent pas donner le service par train rapide de marchandises pour la côte de l'ouest, service auquel le commerce a droit, croyons-nous.

Q. C'est-à-dire de la côte du Pacifique?—R. Oui.

Q. Avez-vous un service satisfaisant par train rapide de marchandises pour l'est? —R. Nous l'avons et nous ne l'avons pas. Nous avons un service qui a été organisé

[D. J. Byrne.]

par le département du Service Naval pour l'expédition du poisson frais dans des wagons frigorifiques trois jours par semaine, et la durée du transit est d'environ trois jours Cela est très satisfaisant en soi; mais depuis deux ou trois mois, d'après notre expérience avec le chemin de fer du gouvernement sur cette division particulière, nous ne pouvons compter que sur des périodes de quatre, cinq, et parfois six ou sept jours, et cela n'est pas satisfaisant. La nature du produit que nous vendons est telle qu'il nous faut compter sur la livraison dans un certain délai.

Q. Le wagon dont vous parlez contient-il d'autres denrées que le poisson?—R. Non, rien autre chose que le poisson.

Q. Croyez-vous que le poisson ait le droit de passage avant toute autre classe de marchandises?—R. Nous savons qu'il ne l'a pas.

Q. Croyez-vous qu'il devrait l'avoir?—R. Personnellement, je le crois.

Q. Considérant la chose au point de vue économique, croyez-vous que, dans l'intérêt du consommateur de ce pays, le poisson devrait avoir la priorité de passage sur d'autres classes de marchandises?—R. Je le crois et pour la raison que, s'il nous faut un précédent, nous le trouvons dans la Grande-Bretagne. Là, les trains de poisson, transportant le poisson des points d'expédition aux marchés de consommation, ont le droit de passage de préférence à tous les autres trains, sauf les convois postaux.

Q. Je suppose que vous ne voyez aucune bonne raison pour que cela ne se fasse pas ici?—R. L'une des raisons que les compagnies de chemin de fer pourraient invoquer pour ne pas établir un pareil système ici, c'est que le trafic n'est pas assez considérable pour justifier cette mesure. C'est-à-dire que nous devons développer le commerce afin de le rendre fort et profitable, de façon à ce qu'il y ait concurrence pour l'obtenir. Or, pour développer le commerce, il nous faut avoir de l'aide de la part des compagnies de transport, et je regrette de dire que nous ne l'avons pas au moment actuel.

Q. Vous ne pouvez développer le commerce à moins de pouvoir fournir au client un bon article, et vous ne pouvez faire cela lorsque le voyage de Mulgrave à Montréal prend cinq ou six jours?—R. Il nous faut avoir un service rapide de transport de marchandises, un service sur lequel nous puissions compter. Il nous faut aussi un mode de transport convenable. Naturellement, je veux dire des wagons réfrigérants convenablement aménagés qui devraient être munis de glace aux frais de la compagnie.

Par M. Sinclair:

Q. Comment expliquez-vous le fait que le service, comme vous le dites, n'est pas aussi bon qu'il l'était autrefois? Quelle en est la raison?—R. Durant l'été dernier, nous avons eu un très bon service. Je veux dire que les livraisons étaient assez régulières. Il faut que nous puissions compter sur ce service si nous devons avoir les résultats que nous espérons.

Q. Y a-t-il eu amélioration du service de transport rapide des marchandises?—R. C'est de ce service dont il s'agit. Si je comprends bien, depuis quatre mois, il y a eu plus ou moins d'encombrement dû au fait que les ports d'expédition d'été sont fermés, et que les consignations sont expédiées uniquement par les ports d'hiver. Il en résulte que sur le chemin de fer Intercolonial, le trafic est plus ou moins congestionné, et cela a eu son influence sur le transport; le mouvement des wagons n'est plus aussi rapide ni aussi régulier.

Q. On a fréquemment déclaré à la Chambre des Communes que nous avons un service rapide de transport des marchandises de Mulgrave à Halifax, qui se raccorde à Truro, et qui se rend à Montréal selon l'horaire régulier trois fois par semaine?—R. Nous avions cela l'été dernier, mais ils n'ont pu se conformer à l'horaire établi. Depuis trois mois, les livraisons n'ont pas été régulières.

Q. Pourquoi le service serait-il limité à trois jours par semaine? Est-ce parce qu'il n'y a pas assez de commerce?—R. Il n'y a pas même assez de commerce pour trois

[D. J. Byrne.]

jours par semaine. Je crois que l'Association Canadienne des Pêcheries a présenté une requête aux fonctionnaires du département du Service Naval le printemps dernier, pour ajouter une journée par semaine à ce service, chaque samedi et aussi quelques autres jours, je crois que c'étaient les lundis, mercredis et jeudis. Le service a été mis en opération, mais on n'en a pas profité parce que les quantités offertes n'ont pas été aussi considérables qu'on ne l'avait espéré.

Q. Alors ce train rapide de marchandises transporte des denrées autres que le poisson?—R. Oui, le poisson n'occupe qu'un seul wagon. Vous comprenez, le ministère des Chemins de fer a mis un wagon réfrigérant à la disposition des expéditeurs de poisson pour leur usage exclusif, et s'est arrangé pour transporter du poisson à certains jours de la semaine.

Q. Est-ce qu'un train de marchandises quitte Montréal chaque jour à destination des points de l'est?—R. Vous voulez dire quitte Mulgrave?

Q. Y a-t-il un service de transport de marchandises de Montréal à Mulgrave, aussi bien que de Mulgrave à Montréal?—R. Je ne saurais en parler en connaissance de cause. Je crois qu'il y a un service quotidien de transport rapide de marchandises.

Q. Si je comprends bien, il devra y avoir un service quotidien dans la partie est du Canada, c'est-à-dire un convoi rapide de marchandises partant tous les jours et qui ne transporte du poisson que trois fois par semaine, mais je crois que nous avons aussi un convoi rapide de marchandises quotidien qui part de Mulgrave et de Halifax, qui se raccorde à Truro et qui se rend de là à Montréal?—R. Le wagon réfrigérant qui est mis au service des expéditeurs de poisson est disponible trois fois par semaine. Naturellement, vous pouvez expédier chaque jour de la semaine, mais sur le service de transport rapide des marchandises, la division du Service Naval s'est arrangée de façon à garantir le minimum de recette exigé sur ce wagon à certains jours de la semaine, offrant ainsi un service dont les marchands peuvent profiter. Si ces derniers n'avaient pas les quantités suffisantes pour parfaire le minimum de la wagonnée, le département s'en charge et leur offre les moyens d'expédier leur poisson dans les meilleures conditions possibles, c'est-à-dire avec service frigorifique, à certains jours sur lesquels ils peuvent compter quelle que soit la quantité offerte. L'impression générale est que la division du Service Naval a amélioré le service.

Q. Et vous dites que vous demandez un plus grand nombre de jours?—R. Non. La difficulté que nous avons éprouvée, et je crois que M. Found la connaît, c'est que nous ne pouvions utiliser le service qui nous était donné durant trois jours de la semaine. La demande de poisson n'était pas suffisante pour justifier l'expédition durant tous ces jours. Nous pouvions alimenter le marché sans utiliser le service durant ces trois jours.

Q. Quels sont les meilleurs jours de la semaine pour vendre du poisson à Montréal?—R. Le vendredi est le jour des détailleurs. Nous vendons tous les jours, mais les jours de grandes ventes pour les marchands de gros sont certainement le mercredi et le jeudi.

Q. Ce sont là les jours où les taux de transport sont le plus avantageux pour vous?—R. Non; il nous faut avoir les taux de transport les plus avantageux avant ces jours-là, afin de prendre livraison, de mettre ce poisson frais dans nos réfrigérants, de le remballer et d'en prendre soin. Le poisson ne peut être reçu exactement dans le même état qu'il a été expédié. Il ne peut rester dans cet état; il faut le prendre et le remballer.

Par M. Copp:

Q. Il faut que le poisson soit expédié de Mulgrave le samedi de la semaine précédente?—R. Oui.

[D. J. Byrne.]

Par M. Sinclair:

Q. Quel est le coût du transport par cent livres de poisson de Mulgrave à Montréal par le convoi rapide de marchandises?—R. Autant que je puis en juger, le coût du transport s'élève à ¾ de cent.

Q. Par livre?—R. Le taux de transport des marchandises en chemin de fer est basé sur le taux brut, et ce taux est de 38 cents, ce qui ne comprend pas le camionnage au point de livraison. Les compagnies de chemin de fer prennent le poids brut d'une caisse de poisson frais de 300 livres, avec la glace et le contenant, ce qui pèse environ 450 ou 500 livres de poids brut, et il nous faut payer le taux sur le poids brut. C'est pour cela que je dis que lorsque le taux ne devrait être que de 32 à 48 cents, le coût réel du transport de ce poisson est de près de ¾ de cent par livre.

Q. Parce qu'il vous faut payer pour le contenant et pour la glace?—R. Oui.

Par M. McCurdy:

Q. Est-ce que ceux qui vous vendent le poisson vous font payer l'emballage?—R. Non; l'emballage est gratuit. Nous ne le faisons pas payer non plus.

Q. Aux Etats-Unis, est-ce qu'on fait payer l'emballage?—R. On le fait payer, et il nous faut payer en outre les droits et la taxe de guerre.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Vendez-vous du poisson blanc?—R. Nous en vendons.

Q. Est-ce que vous faites venir ce poisson de la même manière que le poisson de la côte de l'Atlantique, par wagonnée?—R. Non; la demande pour le poisson des lacs est très limitée, surtout pour le poisson blanc, à Montréal; c'est un marché de poisson de mer.

Q. La demande pour le poisson des lacs n'est pas aussi forte que celle du poisson de l'Atlantique?—R. Non. Ni pour le poisson de l'océan Pacifique—le flétan, le saumon et la morue.

Q. Sous ce rapport, il y a une différence de goût chez les gens de Montréal?—R. Oui.

Par M. Copp:

Q. Vous avez parlé de certain arrangement de la part du Service Naval, en vertu duquel ce service se chargeait de parfaire la différence entre ce qu'il y avait dans le wagon et le poids minimum de 20,000 livres?—R. Pas 20,000 livres. Un arrangement a été conclu entre la division du Service Naval et le département du mouvement, du chemin de fer Interprovincial, en vertu duquel ce wagon devait être disponible pour l'usage des expéditeurs à certains jours de la semaine, afin que les expéditeurs pussent compter qu'en envoyant leur poisson, par les bateaux à vapeur ou par tout autre mode de transport, aux points locaux d'expédition, ils pourraient avoir le service frigorifique disponible. Si le prix de transport sur les quantités expédiées n'atteignait pas un certain montant, le Service Naval devait parfaire la différence requise en faveur du ministère des Chemins de fer.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Est-ce que tout le poisson du littoral de l'Atlantique vient par le chemin de fer Intercolonial?—R. Il en vient une partie par des vapeurs qui remontent le golfe à certaines saisons de l'année. Le saumon provenant de la partie inférieure du golfe Saint-Laurent, de la côte de Gaspé et de la baie des Chaleurs vient directement à Montréal à bord des vapeurs.

[D. J. Byrne.]

Q. Est-ce qu'il en vient par le chemin de fer Intercolonial?—R. Oui, prenez le district qui s'étend de Digby à Yarmouth: toutes les consignations provenant de ces points de production traversant la baie de Fundy jusqu'à Saint-Jean, puis sont chargées sur le train rapide qui part de là vers 5 heures 30 de l'après-midi et qui arrive à Montréal le lendemain à 8 heures 30.

Par M. McCurdy:

Q. Y a-t-il quelque différence entre les taux exigés par les diverses compagnies?—R. Il y a entente entre les compagnies de transport; les taux pour le transport aux points de concurrence sont absolument identiques, mais les chefs du mouvement s'efforcent d'avoir le transport et de conserver leur part des affaires.

Par M. Sinclair:

Q. Vous avez parlé du retard entre la côte et Montréal. Constatez-vous que le retard est le même sur les deux routes? Vous avez dit que, dans certains cas, un train met six jours à se rendre de la côte à Montréal, d'après l'arrangement actuel?—R. Je ne voudrais pas créer l'impression qu'un train a mis six jours à s'y rendre, mais je crois que le wagon peut avoir été laissé, pour une raison ou pour une autre, surabondance de trafic en mouvement, ou parfois, l'on prétend que c'est une roue endommagée ou quelque autre difficulté qui a nécessité l'abandon du wagon. Mais nous avons eu des wagons qui ont été six ou sept jours en transit avant d'arriver à leur destination, de Mulgrave à Montréal.

Q. Est-ce que cela arrive fréquemment?—R. Je ne dirai pas fréquemment, mais plusieurs fois. Depuis trois mois, le service n'a pas été aussi bon qu'il l'avait été auparavant. Il a été très bon durant tout l'été; les commerçants réguliers pouvaient toujours s'y fier.

Q. Comment trouvez-vous le service du Pacifique-Canadien à partir de l'est de la Nouvelle-Ecosse?—R. Ils n'ont pas assez de facilités d'expédition pour se charger de l'offre de transport. Il y a encombrement de marchandises aux têtes de ligne. Cela refoule sur la ligne et empêche d'autres marchandises d'être transportées aussi librement qu'elles le devraient.

Q. Est-ce que vous prétendez avoir des trains rapides circulant de Saint-Jean à Montréal sur le Pacifique-Canadien?—R. Oh oui, ils ont des trains rapides de marchandises.

Q. Tous les jours?—R. Oui.

Q. De sorte qu'une wagonnée de poisson peut être transportée chaque jour sur le train rapide de marchandises de Saint-Jean à Montréal?—R. Oui, et plus rapidement qu'à partir de Mulgrave.

Q. Est-ce que ce chemin bénéficie de l'allocation faite par le gouvernement?—R. Au cours de l'été dernier un arrangement a été conclu afin que des consignations pussent être expédiées d'endroits dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick tels que Saint-Jean, Saint-André ou Saint-Etienne, le Pacifique-Canadien devant fournir un service de wagon réfrigérant exclusivement destiné au poisson. Il n'est pas possible de transporter toute espèce de marchandises dans le même wagon.

Q. Etait-ce un service quotidien?—R. Non; je crois que ce devait être durant deux ou trois jours par semaine. Voyez-vous, je n'ai pas fait cet arrangement, mais j'ai été informé de la part du département du Service Naval, que l'on avait fait des arrangements pour ce service et que les marchands pouvaient en profiter. L'avantage consistait dans le fait que vous ne pouviez pas ordinairement obtenir d'une compagnie de chemin de fer qu'elle transportât pour vous une consignation de poisson frais dans un wagon réfrigérant à moins que la quantité fut suffisante pour justifier de sa part l'emploi d'un wagon frigorifique. Mais d'après cet arrangement, si faible que pût être votre consignation, vous pouviez la faire admettre dans ce wagon réfrigérant avec les

[D. J. Byrne.]

colis convenablement pourvus de glace et être raisonnablement certain que le poisson frais arriverait en bon état à sa destination.

Q. Avez-vous quelque recommandation à faire au sujet de l'amélioration des taux de transport sur l'Intercolonial ou au sujet des facilités pour faire venir le poisson à Montréal?—R. Il y a un certain nombre d'améliorations qui pourraient être faites. Il est toujours assez difficile de demander à la division du mouvement d'un chemin de fer de fournir un certain nombre de facilités lorsqu'il n'y a pas beaucoup d'affaires pour justifier une pareille mesure de sa part. C'est pourquoi je dis que si l'on peut mettre en jeu certains moyens propres à augmenter le commerce, nous aurons alors de bonnes raisons pour demander ces facilités. L'un produira l'autre.

Q. Montréal est-il un centre de distribution pour le district environnant?—R. Oui.

Q. Dans une grande mesure?—R. Pour un certain rayon, tout le poisson vient à Montréal, parce que c'est un endroit où le poisson peut être manié en quantité suffisante pour le faire venir en wagonnées. Montréal étant le terminus du chemin de fer Intercolonial, les convois de cette voie ferrée arrivent selon un horaire régulier à cette tête de ligne, et naturellement c'est le centre de tout ce mouvement.

Par M. Stewart:

Q. Y a-t-il coalition entre les marchands de Montréal pour maintenir les prix?—R. Non, monsieur.

Q. Je ne le suppose pas. Les profits des marchands de gros ne sont pas excessifs?—R. Non; ils ne sont pas suffisants, vu que cela nécessite le placement d'un capital considérable afin de distribuer convenablement le poisson et d'établir un outillage moderne de manutention comme l'est, je crois, celui de notre maison. Cela entraîne aussi la dépense de beaucoup d'argent pour l'entreposage frigorifique qui ne dure pas indéfiniment. C'est un outillage de premier ordre, qui est sujet à la détérioration et qui sert à la manutention d'un produit d'une nature très périssable, dont la manutention peut entraîner des pertes considérables.

Q. Combien de maisons de gros à Montréal s'occupent exclusivement de la vente du poisson?—R. Il y a deux maisons de gros, qui ne vendent que du poisson, et qui prétendent faire le commerce du poisson en gros; puis il y a un certain nombre de ce que nous appelons des commerçants—des vendeurs sur le marché qui ont un commerce de détail et qui font aussi la vente en gros, fournissant du poisson aux petits marchands. Ils se prétendent aussi marchands en gros, et en fait, il est possible qu'ils le soient.

Par le Président:

Q. De qui achètent-ils?—R. Des producteurs à l'endroit de production.

Q. Ils n'achètent pas de votre compagnie?—R. Oui, jusqu'à un certain point, mais ils achètent surtout des producteurs.

Q. Qu'entend-on par le terme "spéculateur" dans l'industrie du poisson?—R. Un marchand qui achète des marchands de gros et revend aux plus petits détailleurs.

Q. Y en a-t-il à Montréal?—R. Oui, un bon nombre.

Q. Si un envoi est empaqueté dans de la glace et envoyé par messageries, arrive-t-il toujours à destination en bon état?—R. Non, pas toujours.

Q. Qu'est-ce qui peut nuire aux qualités du poisson?—R. Le mauvais état peut être causé par des retards dans le transport, ou par le manque de soin dans l'empaquetage, c'est-à-dire au point de départ, ou par le manque de glace pendant le voyage, l'approvisionnement de glace peut ne pas être remplacé, et peut-être par le fait que le poisson n'était pas en bonne condition quand il a été acheté au point de départ. L'expéditeur prétend toujours que le poisson était en parfaite condition quand il a été envoyé, et qu'il a été endommagé dans le voyage. Les compagnies de transport prétendent que le poisson est transporté de la meilleure manière possible, et qu'il peut bien avoir été en bon état lorsqu'il a été envoyé. Et le marchand de gros doit payer les frais.

[D. J. Byrne.]

Q. Est-ce que certaines de ces difficultés ne seraient pas évitées par l'emploi de wagons de messageries modernes?—R. Non, il n'y a pas de wagons de messageries modernes pour le poisson.

Q. Que proposez-vous comme wagon convenable pour le transport du poisson?—R. Il devrait être construit comme un wagon-glacière, avec les boîtes nécessaires pour la glace, de manière à avoir une température de 45 ou 50 degrés F., et cette température devrait être maintenue, ou une température moins élevée, pendant tout le voyage. Actuellement, les compagnies de messageries placent le poisson frais dans le wagon à côté de marchandises sèches et autres. Pendant les mois d'été, il est exposé à la chaleur, car les portes du wagon sont continuellement ouvertes, et pendant l'hiver, on le place à côté du poêle qui se trouve dans le wagon pour donner de la chaleur aux autres articles qu'on transporte.

Q. Est-ce que le wagon de messageries ordinaire ne pourrait pas être arrangé de manière à ce qu'un bout soit en glacière, et l'autre chauffé pour les autres articles?—R. Cette expérience a été tentée il y a quelques années par la *Dominion Express* entre Saint-Jean et Montréal, et, à ce que je sais, elle a réussi mais n'est pas suffisante.

Q. Est-ce que les affaires actuellement sont suffisantes pour garantir les dépenses nécessaires pour fournir de telles commodités?—R. Oui, les compagnies font des affaires énormes, elles en font trop pour les commodités qu'elles donnent. Elles ne font aucun effort pour aider le développement de l'industrie, elles ne s'occupent que de retirer de gros profits, et j'irai même jusqu'à dire que ce sont les compagnies de transport qui font tout l'argent; ce ne sont pas les pêcheurs, ni les marchands de gros. Les consommateurs paient trop cher pour leur poisson, et je n'ai jamais vu de marchands ni de pêcheurs devenir riches. Les compagnies de transport prennent tout le profit.

Par M. McCurdy:

Q. Avez-vous quelque idée du montant que les compagnies de messageries reçoivent pour le transport de ce poisson de la côte de l'Atlantique à Montréal pendant l'année—pour tous les envois?—R. Ce ne serait qu'une supposition, car je ne puis savoir, mais leurs profits sont très forts.

Q. Prenez la *Dominion Express* et la *Canadian Express* qui se partagent les affaires, leurs gains doivent être très forts?—R. Je ne puis donner qu'une réponse approximative, mais ils doivent dépasser $100,000.

Q. Est-ce qu'il ne serait pas possible de transporter toutes vos marchandises sur l'Intercolonial?—R. Non, ce ne serait pas possible—nous pourrions le faire, mais je dois dire que la seule raison pour laquelle nous envoyons nos marchandises par messagerie et payons le double des taux réguliers, c'est le fait que le voyage se fait rapidement et la livraison est prompte. En expédiant par l'Intercolonial passant par Saint-Jean, le train part vers 6 heures, 6.30 heures ou 7 heures, une heure après le Pacifique-Canadien. Ce train de l'Intercolonial n'arrive à Montréal qu'à 6.30 heures le lendemain soir—le Pacifique-Canadien part de Saint-Jean à 5.30 heures, et le poisson arrive à Montréal à 8.30 heures le lendemain matin, et il est livré à l'arrivée du train. Par l'Intercolonial, le poisson n'arriverait qu'à 6.30 heures, et ne serait livré que le lendemain matin, ce qui fait un retard réel de 24 heures.

Q. Mais si vous aviez un bon service de wagon-glacière, est-ce que le poisson ne se conserverait pas, et n'arriverait pas en bonne condition?—R. Naturellement, cela aiderait à la conservation du poisson, mais ce n'est pas là le point principal.

Q. Le point principal, dites-vous, c'est que vous payez aux compagnies de messageries des taux élevés pour un bon service, et qu'en retour elles ne vous donnent pas le service auquel vous avez droit. Y a-t-il une autre manière d'en sortir? Au lieu de faire transporter votre poisson par les compagnies de messagerie particulières, y a-t-il moyen d'en sortir en laissant toutes vos affaires à l'Intercolonial? Pensez-vous qu'il serait possible de le faire?—R. Je pense que la bonne manière de prendre soin de l'in-

[D. J. Byrne.]

dustrie du poisson, serait de la développer, et d'augmenter les envois; le meilleur moyen d'améliorer le transport serait pour les compagnies de chemin de fer d'offrir un meilleur service, un service de fret avec wagons-glacières; les compagnies devraient avoir des wagons-glacières, construits à cet effet, bien approvisionnés, et donner un service rapide.

Q. Un service de fret rapide?—R. Un service de fret rapide, et qu'il soit réellement rapide. Elles pourraient l'améliorer beaucoup; il n'y a pas de raison pour qu'il y ait autant de différence de temps entre les messageries et le fret. Nous avons la preuve avec d'autres marchandises, là où il y a concurrence, qu'elles peuvent donner un service plus rapide. Si les affaires dans l'industrie du poisson étaient assez grosses pour créer une concurrence, cette difficulté serait arrangée; l'industrie s'aiderait elle-même, car il y aurait un volume d'affaires pour lequel les compagnies de transport feraient la concurrence. Le seul avantage, puisque leurs taux sont tous exactement les mêmes, serait la rapidité du service. On transporte très rapidement dans Chicago des cochons et d'autres animaux, car il y a un gros volume d'affaires, et il y a concurrence; la même chose existerait pour le poisson, si les affaires étaient plus grosses.

Par M. Stewart:

Q. Vous dites que le service a été mauvais l'été dernier parce qu'il n'y avait pas assez d'affaires?—R. Il n'y avait pas assez d'affaires dans l'industrie du poisson pour employer le service offert. Le département du Service Naval du gouvernement s'était arrangé avec les chemins de fer pour qu'il y ait des wagons-glacières le samedi, le lundi et le jeudi, ou le mercredi, mais il n'y avait pas assez d'affaires pour employer tous ces wagons.

Q. D'où vient le manque d'affaires? Est-ce parce que le poisson n'est pas offert à la côte, ou parce qu'il n'existe pas de marché?—R. Il n'existe pas de marché. Nous voulons une plus grande demande; nous désirons de meilleures chances de développer l'industrie.

Q. Est-ce que les marchands de poisson font quelque chose pour améliorer le marché dans leur propre intérêt?—R. Que voulez-vous dire par "font-ils quelque chose"?

Q. En se servant de l'annonce comme dans n'importe quel autre commerce?—R. Oui, les marchands font tout en leur pouvoir pour décider les détailleurs à améliorer leurs facilités et augmenter le commerce du poisson.

Q. Vous occupez-vous du poisson salé, séché ou fumé?—R. Oui.

Q. Est-ce que la morue sèche est bien demandée dans les marchés de Montréal?—R. Non, très peu. Vous voulez dire la morue sèche en rouleaux?

Q. Non, en paquets, sans os ou désossée?—R. Oui, il y a un bon commerce.

Q. Est-ce que ce commerce augmente?—R. Je ne pense pas qu'il augmente beaucoup.

M. BRITTAIN: Il diminue tous les jours. Le poisson frais et le poisson légèrement fumé prennent sa place.

Par M. McCurdy:

Q. Pour en venir à un nouveau marché, connaissez-vous l'enquête faite au sujet du poisson pour l'effectif canadien?—R. Oui, j'ai reçu le rapport.

Q. Quel est votre avis au sujet de la possibilité de porter du poisson dans les camps d'outre-mer?—R. Je ne pourrais pas vous donner mon avis, car je ne sais rien des facilités de transport, des méthodes de conserve et d'emmagasinage. Ce qui nous plaît, comme marchands canadiens, c'est le fait qu'on va du moins essayer de fournir aux soldats canadiens du poisson canadien pendant qu'ils seront dans les vieux pays. Nous savons que l'industrie du poisson a été tellement dérangée par la guerre, qu'on ne peut espérer obtenir du poisson d'Angleterre, car la production des Iles-Britanniques a tellement diminué; de fait, on a cherché du poisson canadien pour approvision-

[D. J. Byrne.]

ner le public en Angleterre. De sorte que, si les soldats canadiens doivent recevoir du poisson, ce sera de toute nécessité du poisson canadien envoyé par le gouvernement du Canada. Nous considérons cela comme une tentative d'aide à l'industrie du poisson au Canada, non seulement par le fait que notre effectif canadien mangera de ce poisson, mais en faisant connaître aux peuples de ces pays que le Canada est un pays de pêche.

Q. Vous pensez que c'est possible?—R. On n'a pas essayé d'expédier du poisson frais, ce serait impossible. On ne pourrait expédier du poisson avant de le traiter en glacière; il faudrait le geler, ou alors il ne pourrait être porté à une aussi grande distance et arriver à destination, Liverpool, en bon état; il faut qu'il soit gelé avant d'être expédié. Je sais que les paquebots transatlantiques qui transportent le poisson ont des glacières; mais je ne connais pas les facilités aux terminus de ces paquebots; je ne pourrais vous dire comment on prendrait soin du poisson.

Par le Président:

Q. Quelle est la différence entre les envois expédiés dans les wagons-glacières trainés par le fret rapide, et ceux qui sont expédiés dans les wagons de messagerie ordinaires?—R. Cette question entend une comparaison entre les services de fret et de messagerie, n'est-ce pas?

Q. Oui.—R. Le service du fret, les envois par fret prennent naturellement plus de temps pour le voyage; et il est très important dans le commerce du poisson de le recevoir aussi tôt que possible après la pêche, de sorte que l'avantage revient au voyage le plus court par messagerie. Les wagons de messagerie ordinaires ne feraient pas de différence à certaines saisons, mais pendant les mois d'été, quand la température est chaude, la différence est considérable, et annule en partie les avantages de la livraison plus rapide. Je ne sais si je réponds à votre question.

Q. Vous avez dit il y a quelques instants que le service de messagerie est à peine satisfaisant, parce qu'en été, le wagon est trop chaud, et en hiver, la glace fond dans les caisses?—R. Quand elles sont près de la chaleur.

Q. Trouvez-vous que les arrangements qui ont été faits pour avoir un wagon-glacière trainé par le fret rapide, évitent ces difficultés? Avez-vous eu un meilleur service? En d'autres mots, est-ce un avantage, non pour le voyage, mais pour la protection du poisson?—R. Oh, oui, certainement.

Q. Je suppose qu'on exige le même prix du détailleur quand le poisson est livré au marchand à Montréal ou à Toronto par fret ou par messagerie?—R. Non, oh, non.

Q. Il y a une différence de prix?—R. Oh, oui. Les marchands en commandent parfois une quantité par fret et une autre quantité par messagerie. La différence est ordinairement d'un demi-cent ou de trois quarts de cent de plus quand l'envoi est demandé par messagerie. Et le marchand peut en commander une quantité par fret et une quantité par messagerie, car l'envoi par messagerie du samedi lui arrive le lundi matin. Le train arrive le dimanche soir. Par fret, il ne l'attend pas avant le mercredi matin, de sorte qu'il y a différence dans le coût. C'est la différence dans les taux de transport.

Q. Est-ce que les différents marchands de poisson de Montréal, Toronto ou ailleurs ont déjà essayé de coopérer, afin de réunir leurs commandes et d'obtenir des taux pour wagons remplis?—R. L'Association des Pêcheries Canadiennes a fait une expérience heureuse en rapprochant les marchands, mais on n'a jamais essayé de les rapprocher assez pour qu'ils réunissent leurs commandes, car cela éliminerait la concurrence, et nous pourrions être en défaut, à cause de la restreinte du commerce.

Q. Je ne veux pas dire exactement qu'ils réunissent leurs commandes et les fassent adresser au même homme, mais qu'ils les fassent venir dans le même wagon?—R. Cela a été fait en vertu des arrangements faits par le département du Service Naval. Le poisson est envoyé, il voyage dans le même wagon; on fournit un wagon-glacière; nos commandes et les commandes d'autres marchands viennent dans le même wagon. Si nous avons la même quantité partant du point d'expédition le même jour, si la quan-

[D. J. Byrne.]

tité est suffisante, alors nous obtenons ce qu'on appelle le taux des wagons remplis. Mais si la quantité n'est pas suffisante et n'atteint pas 24,000 livres, nous payons, pour la classification moins élevée, un taux plus élevé.

Q. Est-ce que les marchands considèrent qu'il est à leur avantage de coopérer de cette manière, ou aiment-ils mieux aller à leur guise? Quand ils coopèrent, ils savent que tous les marchands de leur ville reçoivent leur approvisionnement de poisson en même temps. S'il agissent à leur guise, ils sont les seuls dans la ville à avoir du poisson?—R. Les commandes sont envoyées en même temps à peu près, M. le Président, et aux mêmes endroits; et malgré qu'il soit arrivé que la commande d'un marchand est arrivée avant les autres, ordinairement elles arrivent en même temps.

Q. Supposons que deux ou trois marchands de Montréal achètent du poisson, la quantité était moindre que des wagons remplis, et que ces commandes sont réunies dans un même wagon. Obtenez-vous un taux pour le wagon rempli, si la quantité totale atteint ce point, ou chacun de vous doit-il payer le taux pour moins qu'un wagon rempli?—R. Nous devons payer le taux pour moins qu'un wagon rempli.

Q. Pensez-vous que c'est juste?—R. Les chemins de fer prétendent que pour obtenir le taux pour wagons remplis, il ne doit y avoir qu'un expéditeur, une feuille de route, un consignataire. Je trouve cela correct jusqu'à un certain point. J'ai eu quelque difficulté avec les compagnies de chemin de fer, à cause d'une différence d'opinion entre les officiers et moi au sujet des taux pour wagons remplis, quand nous expédions des quantités suffisantes pour constituer la charge minimum d'un wagon, et l'affaire a été sujet à controverse. Ce à quoi je m'objecte, c'est, alors que nous sommes tous désireux—le gouvernement est désireux—de développer nos industries canadiennes, dont les pêcheries sont un facteur important, et alors qu'un département du gouvernement, le département du Service Naval, accomplit un travail splendide et fait beaucoup pour aider au développement d'une manière pratique, en aidant dans le coût, et en offrant de meilleures facilités—au fait qu'en même temps le ministère des Chemins de fer du gouvernement entreprend, je dirais, de placer des obstacles au développement de cette industrie; et je sais ce dont je parle. Dans les derniers six mois, sans aucun avertissement, et sans raison valable, nous avons vu les poids minimum pour wagons de poisson de différentes classes, augmentés de 20,000 à 24,000 livres, et les wagons de poisson fumé, comme les aigrefins, qui sont un poisson périssable, augmenter de 24,000 à 30,000 livres, pour l'obtention des taux pour wagons remplis. Il n'y a pas de raison pour cette augmentation, excepté que cela le rend difficile à tenir.

Q. L'autre chemin de fer impose-t-il le même règlement ou cela s'applique-t-il seulement à l'Intercolonial?—R. Avant que ces chemins de fer mettent en vigueur ces nouveaux règlements ou ces nouveaux tarifs, ou d'autres tarifs spéciaux de marchandises, ils ont conféré ensemble et les ont faits uniformes.

Par M. McCurdy:

Q. Vous considérez ces dispositions comme oppressives?—R. Je ne sais si je devrais les appeler oppressives. Ce que je veux dire, c'est que nous tentons de développer l'industrie, l'industrie du poisson au Canada; pourquoi devrait-on dresser des obstacles de nature à rendre plus difficile la tâche que nous poursuivons? Le département du Service Naval nous garantit les sommes exigées sur les wagons afin de nous donner un service de réfrigération, garantit les chemins de fer de toute diminution de recettes sur ce wagon et fait quelque chose pour nous aider à développer l'industrie, tandis que le ministère des Chemins de fer, de son côté, essaye d'en retirer tout ce qu'il peut. On a augmenté de 4,000 et de 6,000 livres les minimums de pesanteur requis pour faire un chargement complet de wagon.

Par M. Sinclair:

Q. Cela s'applique-t-il à tous les chemins de fer?—R. Lorsque l'un des chemins de fer met en vigueur un tarif qui indique un minimum d'un point donné à une des-

[D. J. Byrne.]

tination donnée, et qu'il le modifie d'une manière quelconque, vous pouvez être certain que les autres chemins de fer feront la même chose, parce qu'ils se consultent avant d'agir.

Par M. McCurdy:

Q. Quels chemins de fer son intéressés dans ce cas-ci?—R. Le seul chemin de fer en exploitation des Provinces maritimes aux points de distribution, le chemin de fer de l'Etat et le Pacifique-Canadien. Prenons un autre cas: nos expéditions de poisson frais qui vinnent de loin; pour l'expédition du poisson frais des points de la côte du Pacifique à des points de l'est ou de l'intérieur comme Winnipeg, Toronto, Montréal, il faut avoir des wagons réfrigérants; la question de transport rapide est d'une importance capitale et c'est une chose essentielle. Maintenant, nous payons aux compagnies de messageries deux fois le taux de marchandises de première classe pour ce service. Les compagnies de messageries sont la propriété des compagnies de chemin de fer, de sorte que nous payons en réalité à la compagnie de chemin de fer un tarif double pour donner un service rapide, parce que les produits périssables que nous vendons ne peuvent être transportés par le service ordinaire et plus long; les compagnies de messageries retirent de gros bénéfices de ce commerce du poisson frais. Les expéditions laissant les points de la côte du Pacifique, comme Vancouver ou Prince-Rupert, sont chargées par les producteurs, les expéditeurs à leurs propres voies de chargement. Chacune de ces compagnies a une voie de garage sur laquelle les wagons sont placés avant l'époque du chargement. Non seulement le chargement des wagons se fait par les compagnies d'expédition, mais ces dernières font également le chargement des soutes à glace, les compagnies de messageries n'encourant ainsi aucune dépense. La compagnie de messagerie prend ce wagon après qu'il a été chargé et scellé et la compagnie de chemin de fer le transporte de la voie de chargement et le réunit au convoi d'entier parcours. La compagnie de messagerie n'a qu'à faire faire la feuille de route de ce wagon par son agent, et cette feuille de route s'en va directement à Montréal ou à Toronto. C'est le seul service que rend la compagnie de messagerie, et pour lequel elle obtient un partage de cinquante-cinquante sur les taux réclamés, et elle a une remise sur chaque wagon de flétan frais expédié de la côte du Pacifique, soit une recette brute; leur part des recettes est de $300 à $400. En outre de la lettre de voiture faite à la côte du Pacifique, elle fait gratuitement la livraison du contenu du wagon, une fois arrivé à destination, à Toronto ou à Montréal. Nous avons reçu des avis en décembre dernier. Il n'y avait que deux compagnies intéressées, la *Canadian* et la *Dominion Express Company*, mais elles obtinrent l'adhésion des compagnies *American Express* et de la *Canadian Northern Express Company* pour émettre un avis commun aux marchands intéressés à l'effet qu'après le 15 janvier elles ne feraient plus la livraison gratuite de ces expéditions à leur arrivée à destination. En d'autres termes, les marchands doivent prendre livraison de leur poisson au point d'arrivée. Cela veut dire que les compagnies de messageries reçoivent la moitié des recettes provenant des taux exigés perçus des marchands sur ce wagon pour lesquelles tout ce qu'elles ont fait consistaient à faire une feuille de route au point de départ—point initial de l'expédition—et à percevoir le prix du transport lorsque le wagon arrive à cette extrémité. Nous considérons que cela s'éloigne fort d'une aide au développement de l'industrie ou de lui être utile en quelque façon; c'est en réalité essayer d'en enrayer les progrès. C'est imposer des frais supplémentaires aux marchands et retenir encore les taux perçus pour lesquels ils ne rendent aucun service.

Par M. Sinclair:

Q. Ne mettent-ils pas de la glace dans le wagon pendant le trajet de Vancouver à Montréal?—R. Pendant les mois d'été il leur arrive de temps à autre de remplir les soutes à glace, mais, pour ce service, ils exigent tant par tonne des consignataires, en sus de tous les autres frais. Vous pouvez en prendre ma parole, il faut payer pour chaque livre de glace mise dans le wagon pendant le trajet.

[D. J. Byrne.]

Q. Je veux revenir pour un moment sur l'augmentation du minimum de la quantité requise pour un wagon de 20,000 à 40,000 livres. Lorsque vous expédiez 24,000 livres, cela est considéré comme moins qu'un chargement de wagon?—R. Oui.

Q. Et dans ce cas, quel taux exigera-t-on?—R. Un taux plus élevé de 10 cents, et, par cent livres à partir de Mulgrave. Le taux d'un chargement de wagon est 28 cents, et pour moins qu'un chargement complet, 38 cents. En sus de cela il vous faut payer les frais du steamer, j'entends les frais à partir des points excentriques comme Canso, Queensport ou House-Island, jusqu'à Mulgrave, le point central d'expédition. L'industrie du poisson rapporte d'énormes bénéfices aux petites compagnies de navires dont les taux sont exorbitants.

Q. Il arrive souvent, je suppose, que vous ayez moins que des chargements de wagon?—R. Oui. Souvent nous ne pouvons nous procurer la quantité voulue pour compléter le chargement de wagon, et alors l'expédition doit se faire aux taux exigés pour moins qu'un chargement de wagon.

Q. De sorte que l'augmentation du minimum du chargement de wagon de 4,000 livres est susceptible de nuire considérablement au marchand?—R. Je pourrais répondre à cette question en disant que quelquefois nous pourrions en avoir une quantité suffisante pour faire un volume total de 18,000 ou de 19,000 livres. Nous expédierions cela comme un chargement de wagon parce qu'en agissant ainsi nous obtiendrions le taux de chargement de wagon plutôt que d'expédier aux taux exigés pour moins qu'un chargement complet. Il nous en coûterait moins de payer pour un ou deux mille livres de poisson de plus que la quantité en wagon à cause de la différence dans le taux de marchandises. Mais, lorsque nous avons 18,000 livres de poisson et que le minimum est de 24,000 livres, la différence est trop grande et nous ne pourrions payer le taux du chargement de wagon. Ensuite les chemins de fer ont augmenté le minimum pour le poisson légèrement salé, comme l'aigrefin fumé, qui est fort apprécié et de plus en plus recherché d'un bout à l'autre du pays et dont le commerce va s'accroissant tous les ans. Le minimum pour ce poisson a été porté de 24,000 à 30,000 livres. Pour dédommager de cette augmentation, le chemin de fer n'a pas amélioré son service ou abrégé le temps de l'expédition; ils ont simplement rendu les termes plus onéreux.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Quand a-t-on fait ce changement?—R. Le changement du tarif date du 1er septembre 1915.

Par M. McCurdy:

Q. Vous dites que le taux du chemin de fer de l'Etat à cet égard est exactement le même que celui du Pacifique-Canadien?—R. Ce que je prétends c'est que lorsqu'une de ces lignes de chemin de fer rivales publie un nouveau tarif ou y apporte une modification quelconque, elle ne le fait qu'après avoir consulté sa rivale. Au cours des dernières années, il a fallu obtenir le consentement de la commission des chemins de fer avant de pouvoir faire ces changements. Toutefois, c'est une coutume de tous les temps parmi les compagnies de chemins de fer de ne publier aucun tarif de taux ou de faire de changements sans avoir tenu au préalable une espèce de conférence. Elles ont un bureau tarifaire où les gérants de trafic se réunissent et discutent les changements projetés.

Q. Une convention sur parole?—R. Non seulement une convention sur parole, mais bien une convention obligatoire. Consultez le tarif d'une compagnie de chemin de fer desservant un certain district et comparez-le à ceux de ses rivales; vous verrez qu'ils sont tous semblables.

Par un honorable député:

Q. Avez-vous déjà examiné le tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien pour voir si la même convention existe actuellement?—R. Je sais qu'il en est ainsi. Le

[D. J. Byrne.]

bureau chef de ma maison est à Saint-Jean. On m'a avisé que le minimum avait été augmenté et on m'a donné des éclaircissements sur certaines autres choses, et la même chose existe dans le cas des deux compagnies.

Par le Président:

Q. Avez-vous à faire des recommandations qui aboutiraient à la réduction du coût du poisson pour le consommateur?

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Avant de répondre à cette question, je vais vous demander si vous pourriez suggérer quelque chose qui en augmenterait le prix pour le producteur?—R. Pour ce qui est des pêcheurs, docteur Stewart, votre question a sa réponse dans les conditions qui ont marqué la saison dernière. Les pêcheurs ont obtenu, pendant les derniers six mois, pour leur poisson, surtout le poisson de fonds, un meilleur prix qu'ils n'avaient jamais obtenu en aucune période de pêche depuis 30 ans. J'ai été assez longtemps dans le commerce du poisson pour savoir cela.

Q. Ce n'est là que la simple mention d'un fait. Je vous ai demandé quelque chose de tout à fait différent, mais je ne veux pas de réponse avant que vous ayez répondu à l'interrogation du président.—R. Je répondais d'abord à la question la plus facile.

Qu'il me soit permis de dire que pour améliorer la situation on pourrait faire maintes choses. Comme vous le savez, monsieur le Président, le sujet est d'une vaste portée. Pour parler de la production d'abord, j'approuverais toute initiative du gouvernement qui tendrait, dans la mesure du possible, vers l'éducation des pêcheurs; que l'on enseigne aux pêcheur les méthodes les plus nouvelles et les plus pratiques, les systèmes les plus modernes et les plus scientifiques pour la préparation et la vente de leur pêche pour que le poisson arrive enfin sur le marché, atteigne le consommateur, dans le meilleur état possible pour le labeur qu'il aura coûté. Je recommanderais pour les pêcheurs une éducation dans le genre de celle adoptée en Norvège depuis quelques années et qu'ils puissent profiter de tous les meilleurs systèmes actuellement en usage dans les vieux pays. Je me rends bien compte que ce n'est pas chose facile que d'obtenir d'un homme qu'il abandonne des méthodes qu'il a suivies par le passé et que ses ancêtres ont pratiquées avant lui. Mais il y a lieu d'améliorer considérablement les méthodes de la prise, de la préparation et du séchage du poisson, de fait, du commerce du poisson en général, au point de production. Si le pêcheur suivait les meilleurs et les plus récents procédés il pourrait raisonnablement compter sur des résultats avantageux. On pourrait bien établir des écoles à des endroits le long littoral, des wagons-écoles même dirigées par des gens en état d'instruire les pêcheurs, par des hommes qui sont au courant de l'industrie du poisson et que l'on considérerait comme des experts et d'une compétence absolue. Le seul homme qui ne soit d'aucun poids aux yeux du pêcheur, c'est le théoricien. Le théoricien ne serait d'aucune utilité dans un poste comme celui-là; l'instructeur doit être une homme essentiellement pratique. En ayant de ces instructeurs qui visiteraient les pêcheurs établis à divers endroits, les instruiraient, leur enseignant comment améliorer leurs méthodes de mise en conserve et de préparation du poisson, et ce qui importe le plus, leur feraient voir les avantages pécuniaires de ces méthodes; c'est là l'argument qui finira par les convaincre.

Ce qui vient ensuite et que j'ai déjà discuté, c'est la question du transport. Je crois que le jour où le commerce du poisson aura pris le dessus—et, messieurs, j'ai la plus grande confiance dans l'avenir de l'industrie du poisson au Canada—il se fera un assez grand commerce de poisson d'un bout à l'autre de notre beau Canada, et, à cause d'une population plus nombreuse, le trafic du poisson d'une côte à l'autre sera beaucoup plus considérable. Aussi, les compagnies de transport se rendront bien compte de son importance et rivaliseront entre elles pour l'accaparer. Alors, et seulement

[D J. Byrne.]

dans ce temps-là, lorsqu'elles y seront obligées, donneront-elles le service convenable auquel l'industrie a droit. Le jour où votre commerce aura atteint un volume pour lequel elles rivaliseront, chacune empressée d'avoir sa part et partie de la part de l'autre compagnie si possible, elles diminueront toutes leur temps—on ne leur permettra pas de réduire leurs taux, elles les conservent toujours au même niveau. Quant au service des compagnies de messageries, pourquoi devrions-nous payer à ces compagnies le double des taux simplement pour obtenir la prompte livraison de nos produits? C'est une charge à l'industrie et une charge qui, naturellement, en dernier lieu, retombe sur le consommateur. Le marchand qui vend le poisson sur les marchés et le détaillant qui le vend au consommateur ont de ce fait des frais supplémentaires et ce coût supplémentaire est simplement remboursé par le consommateur. Je conçois parfaitement qu'il est fort difficile à ceux qui ne sont pas au courant des détails du commerce de comprendre comment il se fait que les pêcheurs de certains districts n'obtiennent pour certain poisson que $2 le quintal et que le même poisson coûte au consommateur 8 ou 10 cents la livre. Cela se rapporte entièrement, ou du moins pour une très grande proportion, à la question du transport. Naturellement il faut tenir compte de la nature périssable du produit transporté, qu'un homme est exposé à perdre non seulement une partie de son bénéfice, mais aussi une partie de son principal s'il perd du poisson. Mais si l'on parvient à améliorer le transport, si l'on peut obtenir des taux moins élevés sur le transport du poisson des centres de production aux centres de distribution, de façon à en porter le coût au plus bas possible et que non seulement le prix en soit minime, mais pour que le service soit amélioré et le poisson transporté dans le moins de temps possible et livré dans le meilleur état possible, nous aurons alors fait un progrès remarquable. Cette seule amélioration contribuera à l'expansion du commerce du poisson comme rien autre ne pourrait parce que vous livrerez alors le poisson au consommateur dans un meilleur état et cela seul l'encouragera à en consommer davantage.

Par M. Sinclair:

Q. S'oppose-t-on à ce que des wagons chargés de poisson soient pris par les rapides de voyageurs?—R. Il n'y a pas eu d'objection que je me rappelle sauf qu'on ne voulait pas prendre plus d'un wagon pour entier parcours sur le rapide de la côte du Pacifique. Nous pouvons comprendre que cela pourrait avoir pour raison qu'en montant les pentes raides il serait fort difficile de faire le trajet dans le temps voulu s'il fallait tirer un convoi trop lourd. Nous avons constaté, M. Chapman, que les wagons de poisson frais, partant de points de la côte du Pacifique, dont on commandait l'expédition par grande vitesse et qu'acceptait la compagnie de messageries, n'étaient pas attachés à un convoi de voyageurs, mais l'étaient à ce que l'on appelle un train spécial se composant de six, huit ou neuf wagons de poisson frais, qui venaient directement aux centres de distribution de l'est, et ce train était censé voyager selon l'horaire d'un rapide, c'est-à-dire selon le temps d'un convoi de voyageurs, et il est arrivé que ce poisson, au lieu d'être livré à Montréal en 108 heures, quatre jours et demi, ce qui est le temps fixé par l'horaire pour le trajet de Vancouver, nous a été livré en 144 heures, en six jours, mais on ne fit aucune réduction sur les taux. Le poisson a été transporté par un service de marchandises rapide bien qu'on ait exigé les taux de messageries et le convoi se composait de tant de chars de poisson frais que l'on a amenés jusqu'à un certain point et ensuite divisé à Montreal-Junction ou à North-Bay où l'on détacha les wagons pour les diriger sur Toronto. La compagnie fournissait simplement un service rapide de marchandises pour le poisson frais et nous réclamait les taux de messageries, ne nous allouant rien pour le temps perdu pendant le trajet, car le poisson n'était pas transporté sur le train des voyageurs. C'est ce qui me fait croire que si le commerce du poisson atteint fort souvent, pendant les mois d'été, un volume suffisant pour former un train de sept ou huit wagons à destination directe de l'est, il n'y a aucune raison qui nous oblige à payer les taux de messageries. Nous payons aujour-

[D. J. Byrne.]

d'hui les taux de grande vitesse, et la compagnie de chemin de fer prend la moitié et la compagnie de messageries prend l'autre moitié, et pourquoi? Non pour le service qu'elles nous fournissent; car le seul service que l'on recevait d'elles était la livraison gratuite aux points d'arrivée, mais elles nous a donné avis que cela cesserait. Nous sommes à en appeler pour contraindre les compagnies de chemin de fer à retirer cet avis et la Commission des chemins de fer nous a promis une audition, ce qui nous fournira l'occasion de lui exposer nos raisons pour que ce règlement n'entre pas en vigueur.

Par M. Sinclair:

Q. Ce règlement ne s'applique pas au chemin de fer Intercolonial?—R. Pas sur cette ligne, nous y avons un excellent service de marchandises avec wagons réfrigérants. Le département du Service Naval paie un tiers des taux de messageries mais refuse cette aide lorsque la quantité de poisson, pour une seule expédition, d'un point du littoral à une même destination, est suffisante à former un chargement complet de wagon, parce que le département prétend que cette expédition peut se suffire à elle-même. Je me suis trouvé dans le cas où nous avons expédié un chargement de wagon de poisson de Lockport, N.-E., par voie de Halifax, par messageries, et le gouvernement ne voulait pas payer le tiers des taux exigés parce que c'était un chargement de wagon. Avant l'expédition de ce wagon et pendant le trajet, je me suis mis en communication avec la *Dominion Express Company* pour obtenir un taux quelconque moins élevé que le taux d'entier parcours alors en vigueur. La compagnie ne voulut rien m'accorder et exigea le même taux que pour une caisse et à son arrivée, le gouvernement refusa de payer même une partie des taux.

Q. Pourquoi?—R. A cause du règlement qui dit que lorsque les expéditions ont atteint le minimum d'un chargement de wagon le gouvernement cesse alors son subside, c'est-à-dire que l'objet du département est de développer le commerce jusqu'au degré où il atteint un chargement de wagon, supposant qu'une fois arrivé à ce point, nous sommes en mesure d'obtenir un taux plus avantageux, ce que la compagnie de messageries refuse de faire.

Par M. McCurdy:

Q. En faisant vos expéditions de Lockport cela amène un autre chemin de fer en concurrence, le Canadian-Northern?—R. Oui, mais le Canadian-Northern ne le transporte que de Lockport à Halifax où il le remet à une autre compagnie, et ils ont un taux au pro rata. La compagnie se charge de ces taux à partir de Halifax et en fait la remise.

Q. Quelle compagnie de messageries est impliquée dans le cas dont vous parlez?—R. La Dominion.

Par le Président:

Q. Croyez-vous qu'il serait opportun, afin d'activer la vente du poisson, d'avoir des cuisines de démonstration à différents centres du Dominion où actuellement il se consomme peu de poisson, afin que les gens puissent apprendre à le cuire et à le servir. On a essayé quelque chose comme cela à l'exposition de Toronto l'an dernier et on a eu beaucoup de succès?—R. C'était un restaurant où l'on servait du poisson. Notre avis, à titre d'intéressés dans l'industrie du poisson et de membres de l'Association des Pêcheries, est que tout ce qui tend à la publicité, ce qui porte à faire ressortir auprès des gens tout ce qui se rattache au poisson, ne peut que faire du bien. Nous croyons que le public a besoin d'être mieux renseigné sur la valeur du poisson comme un excellent produit alimentaire et le reste viendra.

[D. J. Byrne.]

Par M. McCurdy:

Q. Que fait votre association en fait de campagne d'éducation de ce genre?—R. Bien, nous répandons parmi nos membres un esprit de coopération en vue de faire mieux ressortir les pêcheries aux yeux du grand public. Entre autres choses que nous faisons, je parlerai d'une idée émise par un de nos membres et qui a été mise à exécution par l'association à notre dernière assemblée annuelle. Il s'agit d'un jour du poisson, tout comme il y a un jour de l'orange ou du saumon ou de l'huître aux Etats-Unis, et le premier de ces jours du poisson annuels sera observé mardi prochain, dans une semaine de demain, le 29 février. Tout ce que nous visons est de mettre le poisson bien en vue devant le public. Si le public connaissait seulement la valeur industrielle du bon poisson, l'achetait comme il faut, et savait le faire cuire, il s'en consommerait beaucoup plus.

Par M. Sinclair:

Q. Croyez-vous que ce serait une bonne chose si les détaillants préparaient le poisson pour la cuisson, au lieu de le vendre, comme ils le font souvent à l'état brut. Il répugne aux servantes de vider le poisson. Portez un poisson avec ses écailles à la cuisine et ordinairement la servante n'aime pas à préparer cela pour le faire cuire. Je connais une maison de détail qui a un homme spécial bien au courant de cette phase du commerce; cet homme prépare le poisson, le tranche, le vide, de sorte que la ménagère n'a pas d'autre chose à faire qu'à le préparer pour le faire cuire. Ce système a amené une augmentation considérable de la consommation dans la ville où on l'a adopté. Ne pourrait-on pas enseigner la même chose aux détaillants des grandes villes? Le font-ils?—R. Dans tout district du genre de celui dont vous parlez c'est la manière reconnue de nos jours de vendre le poisson. Je suppose que vous ne parlez pas des districts ouvriers puisque vous citez le cas de la servante. A Montréal, dans presque tous les étaux de boucher ou les boutiques de poisson des meilleurs districts de la ville, le poisson est toujours vidé; mais c'est une des raisons que j'ai avancées il y a quelque temps lorsque je rendais témoignage ici, que le coût de tout cela s'ajoute aux frais de la vente. Il y a, pourrais-je dire, du poisson dans 85 ou 90 pour 100 des magasins de Montréal, sauf le poisson qui se vend à certaines époques de l'année—le poisson est vidé avant d'être livré, c'est-à-dire que l'on grattera l'églefin frais, on en coupera les nageoires, on enlèvera la tête s'il y a lieu et la queue, et on le râclera pour en enlever les écailles. C'est ce que l'on fait et on lave le poisson avant de l'envelopper pour la livraison; c'est la méthode suivie dans les magasins de toute catégorie. Le poisson coûterait moins cher s'il ne fallait pas y ajouter tous ces frais.

Le Président: Quelqu'un du comité aimerait-il à poser d'autres questions à M. Byrne?

Le témoin: J'ajouterai, en réponse à votre question relativement à l'amélioration de la situation dans le commerce du poisson, que la ligne de conduite éducatrice devrait s'adresser directement aux marchands qui vendent le poisson et que cela devrait se faire par l'intermédiaire des marchands de gros qui leur apprendraient, autant qu'ils le pourraient, à donner beaucoup de publicité à l'article poisson dans leur magasin et à étaler le poisson d'une manière attrayante qui impressionne favorablement le client dès qu'il entre. Cela est de nature à aider aussi. Il y a ensuite les méthodes convenables pour tenir le poisson en magasin. La plupart des détaillants n'ont pas l'aménagement voulu. Nous, les marchands de gros, sommes obligés de porter leur assortiment, de garder la quantité qu'il leur faut et de la leur expédier quatre fois plus souvent que nous devrions parce qu'ils n'ont pas les facilités requises. Il en est qui n'ont rien du tout pour tenir ou faire l'étalage de leur poisson frais. Pendant les mois d'été le poisson frais devrait être étalé de façon à ce que la poussière et les mouches ne puissent l'atteindre, dans une vitrine recouverte de verre ou un récipient quelconque convenable.

[D. J. Byrne.]

Par M. Sinclair:

Q. Avec de la glace?—R. En été le poisson ne devrait jamais être sans glace.

Q. Il y a un point que, je suis certain, l'on n'a pas touché. M. Byrne peut-il nous dire ce qu'il en coûte d'amener le poisson de la Nouvelle-Ecosse à Montréal en chargements de wagons et en moindres quantités. Quel est le coût par cent livres?—R. Cela varie selon les points de départ. Le taux de Mulgrave à Montréal, est de 28 cents par cent livres, poids brut; c'est-à-dire le taux d'un chargement de wagon, au poids brut. Pour moins qu'un chargement de wagon le taux est de 38 cents. Cela est à part du camionnage à Montréal et à part des frais aux deux extrémités.

Le témoin est renvoyé.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 301,
MERCREDI, 23 février 1916.

La Commission ouvre la séance à onze heures. M. Jameson occupe le fauteuil.

M. F. W. FOUND est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Vous êtes le surintendant général des pêcheries du Canada?—R. Oui, monsieur.

Q. Depuis quand êtes-vous au service des pêcheries?—R. Environ dix-huit ans.

Q. Pouvez-vous nous dire quels sont les taux de fret et de messageries pour le transport du poisson au Canada entre les centres les plus importants?—R. Oui.

Q. Avez-vous un état que vous pouvez confier au dossier?—R. Prenons d'abord les taux de messageries: entre Mulgrave ou Halifax et Montréal, $1.50 par cent livres sur le poids net du poisson, sans compter l'encaquage. Jusqu'ici il n'y a pas eu de taux de wagonnée. Le taux de Saint-Jean à Montréal est de $1.30 par 100 livres. Le taux de Mulgrave ou Halifax à Toronto est de $1.75, et de $1.60 venant de Saint-Jean. Entre Mulgrave ou Halifax et Hamilton, $1.75 et $1.60 venant de Saint-Jean. Entre Mulgrave ou Halifax et London, $2, et $1.75 venant de Saint-Jean.

Par M. Sinclair:

Q. Quel est le tarif à Winnipeg?—R. Je n'en suis pas certain, M. Sinclair.

Q. Et à la côte?—R. Je comprends que nous expédions beaucoup de hadock à la côte actuellement. Je crois que tout cela irait par fret, autant que je le sache. J'ignore le taux de messageries entre l'Atlantique et le Pacifique. J'ai tenté d'avoir un état sur ce point il y a quelque temps, et l'on m'a répondu qu'il ne se faisait pas de trafic de ce genre à l'époque. Le tarif dans l'autre sens est, entre la côte Pacifique et Toronto ou Montréal, de trois cents net, $3 du cent; ce même tarif s'applique par messageries à Boston, venant du Pacifique. La seule différence jusqu'ici a été dans la livraison aux endroits canadiens au taux de 3 cents; mais on me dit à Boston que le consignataire paye les frais de livraison.

Q. Je ne crois pas qu'il serait pratique d'expédier du hadock à la côte par fret.—R. Oui, en hiver.

Q. En hiver, c'est possible, mais par temps chaud il faudrait expédier par wagon frigorifique, si l'itinéraire était aussi long, dans tous les cas. Je connais une maison de Mulgrave qui expédie à la côte tout son rendement?—R. Je ne voudrais pas l'affirmer, mais je crois que virtuellement tout le hadock fumé qu'on expédie à la côte voyage par fret. Le taux de messageries entre Vancouver et Calgary par wagonnée est de $2.50, et à moins d'une wagonnée, de $3.50; à Régina, wagonnée, $2.50; moins, $4.50; à Winnipeg, $2.50 par wagonnée; moins, $4.50. Les taux du Grand-Tronc-Pacifique sont identiques, sauf le tarif allant à Edmonton, qui est moindre. Le taux du Pacifique-Canadien à Edmonton est de $2.75 alors qu'il est de $2.50 venant de Prince-Rupert. Le mode d'accorder un tarif de wagonnée sur le poids net du poisson est plutôt singulier, et lorsqu'il y a moins qu'une wagonnée, le tarif s'impose au poids brut, mais en tenant compte de l'écart ordinaire pour l'encaquage et la glace. Cela

revient à peu près au chiffre que je vous ai donné. Je vous ai signalé l'ancien tarif, comme on le cotait jadis, et la compagnie me dit qu'il n'y a eu virtuellement aucune réduction.

Q. Les taux sont-ils virtuellement identiques sur toutes les lignes?—R. Oui.

Q. Ils correspondent tous l'un à l'autre?—R. Oui. La seule différence est virtuellement celle que je vous ai signalée: le tarif du Pacifique-Canadien est plus cher que celui du Grand-Tronc pour Edmonton.

Q. Voulez-vous dire quant aux expéditions entre la Nouvelle-Ecosse et l'est canadien et Montréal et Toronto qu'il n'y a pas avantage à expédier par l'Intercolonial de préférence au Pacifique-Canadien?—R. Non.

Q. Un témoin nous disait hier que le poids d'une wagonnée a été haussée de 19,000 à 24,000 livres pour le poisson frais et le poisson gelé, et à 30,000 livres pour l'aigrefin fumé, le poisson fumé; quand cette hausse a-t-elle été imposée?—R. Je crois, sujet à correction, que cela date de septembre ou octobre, l'automne dernier.

Q. Votre division a-t-elle eu quelque chose à y voir?—R. Naturellement, nous avons une entente avec l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien quant au service de grande vitesse; ce changement n'affecte pas notre convention, qui est basée sur une wagonnée minimum de 20,000 livres, bien que des wagons puissent être retenus indépendamment de cet arrangement en d'autres jours, sans toutefois affecter le service que nous avons obtenu pour l'exercice en cours.

Par M. Loggie:

Q. Quel est le taux entre Mulgrave ou Hawkesbury et Montréal pour une wagonnée de poisson?—R. Ceci est un service de marchandises qu'on utilise chez les expéditeurs trois jours par semaine entre Mulgrave et Halifax, avec wagon frigorifique. On garantit à la compagnie de chemin de fer les recettes de ce wagon allant vers l'ouest, jusqu'à concurrence de trente-cinq dollars, plus les frais d'englaçage.

Q. Quel est le tarif ordinaire?—R. Par wagonnée, 28 cents par cent livres, et 38 cents par charge inférieure à la wagonnée.

Q. Accepte-t-on plus d'un expéditeur dans une wagonnée?—R. Non; il pourra y avoir plus de 20,000 livres, mais chaque expéditeur qui en aura moins devra payer plus que le tarif de wagonnée.

Q. Vous avez dit 28 et 38 cents?—R. Plus les frais d'englaçage.

Q. Quelle est la durée du voyage de ce wagon?—R. L'horaire fixe est de 56 heures entre Mulgrave et Montréal.

Par M. Sinclair:

Q. Pouvez-vous expliquer les lenteurs récentes du service, dont parlait M. Byrne l'autre jour?—R. Je comprends que la guerre a encombré le trafic; l'expédition du matériel militaire a tellement surchargé les ports que les chemins de fer n'ont pu avancer le trafic ordinaire aussi vivement que par le passé.

Q. Savez-vous si le poisson a priorité sur les autres transports?—R. Il n'a aucune priorité.

M. Loggie: Si vous avertissez les chemins de fer à temps ils n'enlèveront pas un wagon de poisson du train.

Par M. Sinclair:

Q. Je ne puis pas comprendre comment un train pourrait mettre six jours à voyager de Mulgrave à Montréal.—R. Il ne mettra pas si longtemps; mais un wagon pourra être dételé pour une raison ou pour une autre; le train franchirait le trajet en beaucoup moins de temps.

[W. A. Found.]

Par M. Loggie:

Q. Ce wagon frigorifique prendra-t-il du poisson sur tout le parcours? Prendra-t-il une boîte ou deux, disons à Newcastle, ou à tout autre gare?—R. Ce serait impossible.

Q. Pourquoi ne pourrait-on pas lever le poisson de cette façon?—R. Chaque fois que le wagon frigorifique est ouvert la température s'élève.

Q. Cela ne serait pas sérieux si l'outillage approprié existait aux gares pour le chargement du poisson; on pourrait aiguiller le wagon le long de l'entrepôt, et les livreuses pourraient apporter le poisson de l'autre côte de l'entrepôt où l'on transborderaient immédiatement le chargement dans le wagon. Il serait virtuellement impossible d'entrer le poisson dans le wagon à moins que ces facilités n'existent, et c'est naturellement ici que la difficulté se produirait?—R. Dans toute autre circonstance cela voudrait dire que le wagon serait retardé et plusieurs fois rouvert. On pourrait peut-être s'entendre pour l'ouverture de ce fourgon en certains endroits, où il existe un bon outillage, entre autre à Campbellton.

Q. Il y a à Newcastle un outillage qui permet de reculer le train sur le cul-de-sac. La question est de savoir si cela peut se faire ou non?—R. Cela dépendrait du temps. Le train doit gagner du temps.

Q. Il y a de nombreux obstacles à ces endroits du parcours. On ne peut utiliser le wagon.

Par le Président:

Q. Nous engendrons le reste du tarif de marchandises.—R. Le tarif de fret entre Mulgrave et Montréal est de 28 cents par wagonnée et de 38 cents par charge moindre; de Halifax, 26 cents v., et 35 cents, moins; de Saint-Jean, 22 cents v., et 31 cents moins.

Par M. Loggie:

Q. Avez-vous un wagon venant de Saint-Julien?—R. Oui. Il est disponible, mais on ne l'a pas employé.

Q. C'est plutôt cela.—R. Il est à la disposition des expéditeurs en tout temps. Toutes les marchandises venant de la Nouvelle-Ecosse occidentale viennent par la baie de Fundy, de Digby.

Q. Elles ne viendraient pas par l'Intercolonial?—R. Je parle maintenant du Pacifique-Canadien, service de Saint-Jean. Le tarif de fret de Vancouver à Calgary est de 94 cents par wagonnée, et de $1.88 par charge moindre; à Régina, $1.25 par wagonnée et $2.25 pour moins; à Winnipeg, $1.25 par wagonnée, et $2.87 pour moins.

Q. Avez-vous en main un état indiquant quelles quantités ont été expédiées sur ces endroits en charges inférieures à la wagonnée?—R. Non, j'ai demandé ces renseignements.

Q. Je crois que vous en trouverez peu. Il n'est pas possible d'expédier du poisson dans ce milieu à moins de prendre un wagon frigorifique.

Par M. Kyte:

Q. Compareriez-vous le taux de marchandises entre Mulgrave et Calgary à celui de Vancouver à Calgary? Vous venez de dire que le taux de Vancouver à Calgary est de 94 cents par wagonnée et de $1.88 pour charge moindre. Quel serait le tarif entre Halifax et Mulgrave et Calgary?—R. Je regrette de dire que je ne possède pas ce renseignement ici.

Q. Jusqu'où avez-vous les taux de fret, vers l'ouest?—R. A vrai dire pas au delà de Montréal. Je ne les ai signalés que pour les endroits où le service est plus ou moins utilisé à l'heure actuelle.

[W. A. Found.]

Q. Je croyais que vous donniez les taux jusqu'à London?—R. Par messageries. Je n'indiquais que ce qui s'utilise actuellement.

Par M. Loggie:

Q. Quelles sont les endroits pour lesquels le gouvernement paye une partie des taux de messageries de l'est à l'ouest?—R. Du littoral est aux limites ouest d'Ontario, et de la côte ouest aux mêmes limites vers l'est.

Q. Cela s'applique-t-il aux petites villes de l'intérieur?—R. Oui.

Q. Disons à Guelph; supposons que je veuille expédier à Guelph. La règle s'appliquerait-elle?—R. Oui.

Q. Mais elle ne s'applique pas venant de Montréal?—R. Non.

Par M. Kyte:

Q. S'applique-t-elle aux paquets ou aux wagonnées?—R. Aux expéditions.

Q. Le gouvernement paye une proportion?—R. Le tiers.

Q. Jusqu'à la frontière ouest d'Ontario à l'ouest?—R. Oui, par messageries.

Par le Président:

Q. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de taux de wagonnées par messageries dans l'est?—R. Les compagnies de messageries ont prétendu que le trafic ne l'exigeait pas encore. Je crois pour ma part que ce taux devrait être établi.

Q. Obtiendrait-on un taux de wagonnée en centralisant les consignations et en accordant aux différents expéditeurs le privilège d'expédier leurs marchandises dans le même wagon, pourvu qu'une seule catégorie de produit fût expédié?—R. Je le crois; je pense qu'on y arriverait vite.

Q. Cela entraînerait-il une grande économie dans les frais de transport?—R. Oui, une économie considérable.

Q. Combien par 100 livres pour des points aussi éloignés que Montréal vers l'ouest?—R. Il n'y a pas de tarif de wagonnée; il est donc impossible de le dire. Mais on pourrait trouver l'écart en tenant compte de l'autre itinéraire, où nous avons les deux tarifs. Ainsi je disais tout à l'heure que le tarif de messageries sur les wagonnées allant de Vancouver à Calgary était de $2.50, et de $3.50 sur les charges moindres; à Régina, de $2.50 par wagonnée, et $4.50 pour les charges moindres; à Winnipeg, de $2.50 et $4.50. Or on verra qu'aucune de ces localités ne pourrait prendre une wagonnée à elle seule, mais que si les trois combinaient leurs expéditions pour en faire une wagonnée avec ouverture en transit, comme dans un service de wagon-colporteur, on pourrait préparer une wagonnée qui entraînerait un tarif de $2.50 applicable à chacune des localités. Calgary paierait pour ses consignations $2.50 au lieu de $3.50 et les autres $2.50 au lieu de $4.50 plus $5 à chaque réouverture du wagon.

Par M. Sinclair:

Q. On nous a dit que plusieurs wagonnées étaient venues par le même train?—R. Il s'agissait de consignations directes pour Toronto, Montréal et les Etats-Unis. Ces conditions ne touchent pas la demande locale, comme dans le cas de Winnipeg et des endroits plus à l'ouest. Il est difficile de conduire souvent une wagonnée jusqu'à Winnipeg.

Par M. Loggie:

Q. Pour quelle raison escomptez-vous des tarifs de wagonnées par messageries, si vous les remplissez à même différents expéditeurs et en différents endroits?—Je ne vois pas pourquoi nos compagnies canadiennes n'accorderaient pas un service qui

[W. A. Found.]

existe sur les principales lignes importantes des Etats-Unis. La faculté d'ouvrir un wagon en transit est en vigueur sur les réseaux transcontinentaux importants partant de la côte ouest des Etats-Unis depuis des années, ainsi: la *Great Northern Express Company*, qui travaille sur le *Great-Northern;* la *Northern Express Company*, travaillant sur le *Northern-Pacific;* La *Wells Fargo Company*, travaillant sur le *C. M. & St. Paul*, et la *American Express Company*, travaillant sur le *Oregon Short Line* et le *Northwestern*, je crois. Tous ces réseaux accordent ces expéditions et la livraison en trois endroits différents de la ligne directe.

Par M. Sinclair:

Q. Pas plus de trois?—R. Non, en exigeant $5 à chaque endroit. Si l'on appliquait un arrangement semblable à l'est, entre autres, on pourrait sans doute former facilement une wagonnée pour Montréal, comme le disait le président l'autre jour, et pour Kingston et Toronto et tout autre endroit placés sur la ligne directe.

Par le Président:

Q. Ceci donnerait une forte économie dans les transports?—R. Cela devrait effectuer une économie considérable.

Par M. Loggie:

Q. Cela voudrait dire que si l'on attelait un wagon frigorifique il fonctionnerait un certain nombre de jours par semaine vers l'est et l'ouest?—R. Je crois qu'un service semblable devrait être utilisable en tout temps opportun.

Par M. Kyte:

Q. Pour un wagon ou plus?—R. Pour tout nombre voulu de wagons.

Q. Cela remédierait à une difficulté que j'ai constatée. Mon expérience me dit que dans les consignations par messageries——

Le PRÉSIDENT: Je suggère que nous entendions le témoignage de M. Found et puis, comme l'honorable député s'est occupé d'une spécialisation d'affaires, nous lui demanderons de déposer plus tard et de nous faire part de son opinion. Nous sommes entre temps tout spécialement intéressés à entendre le témoin.

M. LOGGIE: Je veux savoir s'il est possible d'ajouter un wagon frigorifique et de le tenir à une certaine température, été comme hiver; cela remédierait aux difficultés que j'ai constatées quant à l'arrivée en bon état des marchandises à destination.

Le TÉMOIN: La compagnie de messageries n'aurait pas de frais importants. Le supplément incomberait au chemin de fer. Le chemin de fer fournit le roulant et fait la remorque.

Par M. Loggie:

Q. Mais s'il y avait des frais?—R. Un arrangement de ce genre n'imposerait pas d'augmentation importante en frais à la compagnie de messageries.

Q. Sauf qu'elles seraient tenues de traîner un wagon supplémentaire?—R. Qui serait fourni et remorqué par le chemin de fer en paiement d'un pourcentage.

Par M. Sinclair:

Q. Le chemin de fer s'y oppose-t-il?—R. Je le crois.

Q. N'y a-t-il pas un wagon de messageries, actuellement sur les trains de messageries venant de l'est?—R. Pas de fourgon particulier frigorifique à poisson.

Q. Il ne marchait pas l'an dernier?—R. On l'a supprimé en 1915.

[W. A. Found.]

Q. Pourquoi l'a-t-on arrêté?—R. On verra dans le rapport annuel de 1914 qu'on avait inauguré un service de wagon frigorifique de messageries une fois par semaine pour les expéditeurs entre l'est et Montréal.

Par M. McCurdy:

Q. A quelle époque de l'année ce service a-t-il été inauguré?—R. En 1913, dans l'été avancé; je n'aime pas parler de mémoire; vous verrez cela dans le rapport annuel. Tout marcha bien. En quelques occasions, pas plus d'une demi-douzaine, où le poids massique de 10,000 livres—j'aurais dû tout d'abord expliquer que l'entente stipulait que la compagnie de messageries et le chemin de fer convenaient—que le service serait établi si les recettes de ce wagon, jusqu'à concurrence de 10,000 livres, leur étaient garanties; or cette garantie fut satisfaite presque chaque fois. Mais les choses changèrent en 1914. Il y eut 34 voyages, et sur ce nombre 18 accusaient une quantité inférieure au minimum de 10,000 livres, et même très inférieure dans certains cas.

Par M. Kyte:

Q. Et le ministère a dû combler la différence?—R. Le ministère a dû payer non seulement le tiers des frais de messageries de toutes les consignations contenues dans le wagon, mais le plein montant pour toutes les consignations qui n'atteignaient pas 10,000 livres. C'est là une des raisons. Le chemin de fer eut beaucoup d'ennuis à cause de ce wagon, quant à la remorque. Le wagon n'était peut-être pas d'un modèle convenable à ces fins.

Par M. Loggie:

Q. Le ministère du Service Naval a-t-il prié le ministère des Chemins de fer désiraient fortement se débarrasser d'un service qui retardait fréquemment leurs convois. Le train était lourd, et eu égard aux frais considérables et au fait qu'une grande vitesse est possible pour les wagons frigorifiques dans le mouvement du poisson frais en même temps qu'elle est d'intérêt public, on a décidé l'an dernier de remplacer ce service par une desserte de grande vitesse donnant trois trains par semaine.

Par M. Sinclair:

Q. Pourquoi la grande vitesse fonctionne-t-elle chaque jour?—R. Le service des marchandises est quotidien, mais le wagon frigorifique était mis à la disposition des consignateurs trois fois par semaine seulement. Vous pouvez facilement voir que si la compagnie n'obtenait pas un certain nombre de livres de marchandises ou certains profits pour ce wagon, la remorque n'était pas payante.

Q. Mais si l'expéditeur a une wagonnée de poisson ne peut-il pas s'assurer le service voulu en commandant un wagon frigorifique?—R. Mais s'il ne veut expédier que deux ou trois mille livres, la remorque du chemin de fer ne sera pas payante.

Q. Mais s'il ne veut expédier du poisson il ne lui reste qu'une journée par semaine?—R. Non, il y a trois jours de service maintenant. Je parle des expéditions en dehors de ces trois jours.

Par M. McCurdy:

Q. Le ministère du Service Naval a-t-il prié le ministère des Chemins de fer de faire un payement quelconque ou de donner quelque garantie quant au service amélioré?—R. Il a garanti les profits de chaque voyage vers l'ouest sur ce wagon. C'était d'abord sur les deux-tiers d'une wagonnée minimum de 20,000 livres. Cette année on a fixé la somme à $35.00 plus le prix de la glace.

[W. A. Found.]

Par M. Kyte:

Q. Le gouvernement devait payer la différence?—R. Oui, s'il y en avait.

Par M. McCurdy:

Q. Quelles sont les sommes que vous avez dû payer en vertu de cette convention? —R. Je n'ai pas cet état en mains, mais je puis le remettre plus tard au comité.

Par M. Loggie:

Q. Je voudrais savoir pourquoi il n'y a pas en disponibilité un service de messageries pour les points intermédiaires?—R. Un train de messageries vient maintenant vers l'ouest.

Q. Le service de messageries est utilisable?—R. Toujours.

Q. Mais en hiver les consignations sont placées dans un wagon chauffé?—R. Oui.

Q. Et les consignations d'été sont placées dans des wagons tellement chauds que la glace y fond rapidement?—R. Sans aucun doute, monsieur le président, je désirerais fortement faire comprendre au comité ma propre opinion à l'effet que le commerce est maintenant assez fort pour être livré exclusivement à la grande vitesse et non pas aux messageries. C'est-à-dire qu'au lieu de compter sur les messageries, on devrait se servir de la grande vitesse, en permettant aux messageries de voir à l'aspect secondaire des exigences inférieures. Voilà qui sera dans l'intérêt de tout le monde, et qui fera vendre le poisson à meilleur marché, au consommateur. Chaque jour l'heure du transport rapide des marchandises par chemin de fer approche. L'expérience a démontré, ce que le témoignage devant ce comité a corroboré, que le poisson pris, paqueté en wagons-glacières, et transporté rapidement, arrive à sa destination en presque aussi bon état qu'à son départ.

Par M. Sinclair:

Q. Très bien; mais ce que nous voulons savoir, c'est comment disposer des marchandises qui attendent le convoi à des endroits intermédiaires?—R. Je parle maintenant des marchés principaux, comme, disons, les marchés de Montréal et de Toronto, qui reçoivent aujourd'hui leurs envois par messagerie. A présent ces marchés pourraient très bien être fournis au moyen d'un convoi rapide pour marchandises, et cela à l'avantage de tous.

Par M. Loggie:

Q. Et les endroits intermédiaires? Là aussi ils veulent expédier à Montréal et à Toronto.—R. Je crois qu'on pourrait faire des arrangements pour concentrer les envois destinés à ce convoi, dans certains endroits intermédiaires, tout comme les envois sont concentrés aujourd'hui à Truro, de Halifax et ailleurs.

Par M. Sinclair:

Q. N'y a-t-il pas des wagons de messagerie avec des compartiments isolés où le poisson pourrait être emmagasiné sans que la chaleur le détériore?—R. Il y a des wagons-glacières au service des messageries, identiques aux wagons-glacières du convoi rapide pour marchandises, mais sur ce dernier on paierait, sur une wagonnée, 28 cents par 100 livres, de Mulgrave à Montréal, tandis que par un service de messagerie, pour le même envoi, le taux serait de $1.50.

Q. Je suis bien prêt à admettre cela, mais ne pourrions-nous pas avoir un convoi rapide qui prendrait les marchandises des endroits intermédiaires?—R. Cela pourrait très bien s'arranger. Je ne crois pas que ce serait impraticable d'arranger, par exem-

[W. A. Found.]

ple, que les envois le long des côtes du Nouveau-Brunswick, soient concentrés à certains endroits, à Newcastle ou Campbellton disons, mis dans ce wagon et expédiés.

Q. Est-ce que le ministère a jamais considéré le bien-fondé d'adopter une sorte de wagon perfectionné qui transporterait les marchandises, les marchandises périssables, sans qu'elles se détériorent en chemin? Est-ce que cela n'est jamais venu devant les officiers du ministère?—R. Voulez-vous dire par messagerie?

Q. Oui.—R. Un wagon de cette sorte est procurable aujourd'hui; le wagon-glacière est maintenant un fait réalisé. C'est par cette méthode à présent que tous les envois d'entier parcours, sont transportés de la côte du Pacifique jusqu'à l'est.

Q. Voulez-vous dire que ce wagon peut s'obtenir pour des petits envois?—R. Non, monsieur.

Par M. Loggie:

Q. Voici ce que M. Sinclair veut savoir: est-il possible d'avoir comme cela sur l'Intercolonial un wagon qui prendrait les envois aux endroits intermédiaires?—R. Oui, monsieur, mais c'est trop dispendieux.

Par M. Sinclair:

Q. Ne pourrait-on pas diviser un wagon, au moyen d'une cloison, en deux compartiments, dont l'un prendrait les marchandises qui ont besoin d'air froid?—R. Cela aiderait. Nous avons fait beaucoup d'efforts pour persuader les compagnies de messagerie de faire ce qui a été proposé l'autre jour, c'est-à-dire, de diviser un wagon; si elles ne voulaient pas mettre la glace dans ce compartiment à l'usage des petits expéditeurs, ces derniers la fourniraient eux-mêmes.

Q. Ont-elles refusé de le faire?—R. Oui, monsieur.

Q. Dans le transport du poisson, comme M. le Président le sait, sur les caboteurs le long de la côte, il n'y a rien de plus commun au monde que d'arranger le bateau pour qu'il n'y ait pas de tuyau chaud dans le compartiment où le poisson est empaqueté. Nous trouvons que cela est très pratique.—R. Je répète, nous nous sommes bien efforcés d'obtenir que les compagnies de messagerie réservassent une portion d'un wagon, qui pourrait servir aux expéditeurs de poisson, et qu'eux-mêmes pourraient fournir la glace si les compagnies de messagerie refusaient de ce faire, mais nous n'avons pas réussi. Pour édifier un grand commerce dans le poisson il nous faudra des taux moins élevés. Si nous ne pouvons pas obtenir ces taux des compagnies de messagerie, je ne vois pas pour quelle raison nous n'utiliserions pas le convoi rapide pour marchandises.

Q. Pour le trafic d'entier parcours, voulez-vous dire?—R. Oui.

Q. Mais cela ne s'appliquerait pas au trafic local. Vous devez comprendre, M. Found, que le trafic local est très important.—R. Je comprends cela.

Q. Et son importance augmente le long de l'Intercolonial?—R. Je comprends cela.

Q. Toutes ces petites villes intermédiaires ont besoin de poisson.—R. Je crois que vous trouverez très facile de faire comme je proposais il y a un instant; concentrer à certaines places, sans augmenter les taux, les envois pour des endroits locaux. Ces envois feraient une petite distance par le convoi ordinaire jusqu'au point de concentration; là ils seraient mis dans la glacière, où ils profiteraient du taux peu élevé et du service de la glacière.

Par M. Kyte:

Q. Je ne vois pas comment cela pourrait se faire.—R. Pourquoi, cela ne pourrait-il pas se faire?

Q. Supposons qu'on ait choisi Moncton comme l'endroit pour prendre les envois à destination intermédiaire. Il faudrait payer le taux de transport pour les petits

[W. A. Found.]

paquets venant de Shédiac, Sackville et des places dans le comté de Kent, puis il faudrait payer en plus les taux additionnels du transport rapide.—R. Vous trouverez cela bien faisable, je crois, de leur donner un tarif d'entier parcours depuis le point de départ, sur le convoi local, jusqu'au point de concentration.

Par le Président:

Q. Croyez-vous que les commerçants soient disposés à l'unité d'action dans la livraison de leur poisson aux marchés de l'intérieur, de sorte que tout le poisson serait transporté dans le même convoi, pour ainsi dire, et de cette façon, parce que les quantités transportées seraient plus grandes, obtenir des taux réduits, soit de transport par chemin de fer, soit par messagerie?—R. A l'heure qu'il est, ils agissent de concert, mais ils n'obtiennent pas par là des taux réduits; chacun paie le chemin de fer pour des envois de moins qu'une wagonnée.

Q. Mais s'il y avait envoi d'une wagonnée ils ne paieraient pas un tarif moindre que celui d'une wagonnée, malgré que cette wagonnée comprît plusieurs envois particuliers?—R. En effet.

Q. De votre expérience, croyez-vous que ce serait juste de demander aux chemins de fer de continuer ce système et de donner des taux de wagonnée lorsque cette wagonnée comprend plusieurs envois?—R. Je comprends, M. le Président, que cette suggestion pourra faire soulever la question de savoir si ce serait juste de s'attendre à ce que les chemins de fer fassent cela s'il y avait trop de consignataires en route auxquels ils devraient faire livraison. C'est une question qui demande des connaissances d'expert et je préfère ne pas faire une réponse définitive; je laisserais plutôt aux experts en matière de transport de donner des vues claires sur ce point.

Q. Est-ce simplement à cause du coût de la livraison aux endroits de destination?—R. Le travail des commis pour les différents connaissements.

Q. De quelle manière pensez-vous qu'on pourrait économiser dans le transport du poisson depuis l'est jusqu'aux marchés de Montréal et de Toronto?—R. La première méthode, à mon sens, serait l'autorisation d'un service de wagon-colporteur, ou l'ouverture d'un wagon en route.

Q. Vous pourriez expliquer, afin de le faire entrer dans le dossier, aussi brièvement que vous pouvez, ce qu'est un service de wagon-colporteur.—R. Un wagon dans lequel les envois pour chaque endroit sur une route directe, et sur lesquels il ne sera exigé que le taux de la wagonnée à destination de l'endroit le plus éloigné entre eux, peuvent être concentrés; ce wagon sera ouvert à certains endroits, un certain taux étant exigé pour ce travail d'ouverture, en plus du tarif de transport.

Par M. Kyte:

Q. C'est un wagon de messagerie, cela?—R. C'est un service de messagerie. Je ne vois pas pour quelle raison on ne pourrait pas faire les arrangements pour avoir un tel service au moyen d'un convoi rapide pour marchandises, ce qui, après tout, est pratiquement un service de messagerie.

Par M. Loggie:

Q. Ne serait-ce pas mieux d'inclure dans le tarif les frais de cette ouverture aux endroits intermédiaires. Autrement ce taux additionnel peut devenir un embarras pour les expéditeurs.—R. C'est un taux fixe. Je ne vois pas en quoi il pourrait devenir un embarras; en fait, l'homme sait, lorsqu'il fait ouvrir un wagon, qu'il devra payer un montant fixe pour cette ouverture.

Par le Président:

Q. Quelles autres améliorations proposeriez-vous?—R. Une amélioration, et peut-être la plus importante, est celle que j'ai déjà proposée: de persuader les commerçants

[W. A. Found.]

d'expédier leurs envois par convoi rapide pour marchandises plutôt que par messagerie. La principale difficulté, autant que je peux m'informer, est actuellement secondaire: que les marchands de gros ne pourraient pas recevoir leurs commandes assez à l'avance pour leur permettre d'expédier par le moyen lent de transport.

Q. Avec un meilleur système de transport et avec l'assurance d'une prompte livraison du poisson, ne croyez-vous pas que les marchands de détail et de gros seraient justifiés de donner leurs commandes encore plus à l'avance?—R. Je le crois. Naturellement, toute la question sera résolue par la concurrence, par la hausse dans la consommation du poisson à tel point que nous aurons la concurrence dans les marchés de l'intérieur, et alors les compagnies de transport entreront en concurrence pour obtenir notre trafic. Pour obtenir cette concurrence, nous devons avoir, naturellement, la demande pour le poisson.

Q. La concurrence dans le transport, voulez-vous dire?—R. Cela viendrait, et non seulement dans le transport mais dans tout ce qui a rapport au commerce du poisson, du moment que la demande existe.

Q. De quelle autre manière croyez-vous qu'on pourrait contribuer au progrès de l'industrie du poisson?—R. A parler largement, je dirais que le plus grand besoin est pour la propagande; il faut instruire le consommateur tout aussi bien que le producteur, mais d'abord le consommateur.

Q. Que pensez-vous des cuisines de démonstration semblables à celle de l'exposition de Toronto, pour enseigner à servir le poisson et le rendre attrayant?—R. Tout effort dans cette direction doit faire beaucoup de bien.

Q. Un des témoins, je crois que c'était M. James de Toronto, a dit au cours de sa déposition, avant hier, que le meilleur poisson qu'il avait jamais vu à Toronto, venu de la mer, avait été transporté par un convoi rapide et fut montré à Toronto. Savez-vous quel temps ce wagon a pris pour faire sa route?—R. Je ne sais pas quel temps il a pris, c'était un wagon-glacière, naturellement. Mon impression est que ce poisson est venu par messagerie, mais cela n'importe pas, c'était un wagon-glacière, le poisson serait arrivé en aussi parfait état de l'autre manière. J'ai été frappé l'autre jour, si on me permet de le dire, par le doute exprimé sur la possibilité de livrer le poisson en bon état, à des endroits, à l'ouest de Montréal, disons. Je crois que ce doute a eu une réponse complète et efficace par le poisson qui a été servi au restaurant "Fisheries" à l'exposition de Toronto, l'an dernier. Je n'ai jamais goûté un meilleur poisson, servi nulle part, que le poisson que j'ai eu là.

Q. A quel temps de l'année était-ce?—R. En août et en septembre.

Par M. Loggie:

Q. Est-ce que ce poisson avait été expédié par messagerie?—R. Dans un wagon-glacière.

Q. Mais par messagerie?—R. Je le crois.

Par M. Sinclair:

Q. Je voudrais questionner le témoin relativement à l'inspection du poisson. Faites-vous quelque chose à propos d'inspection sous la nouvelle loi?—R. Vous voulez dire le poisson saumuré maintenant?

Q. Oui, le poisson saumuré?—R. Oui, nous l'avons commencé.

Q. Que faites-vous?—R. Nous faisons beaucoup—je ne sais pas exactement par où commencer. En premier lieu nous avons eu des conférences à des assemblées de pêcheurs, d'empaqueteurs de poisson et d'autres intéressés où nous avons expliqué les obligations de la loi, et ses exigences dans l'empaquetage du poisson, essayant de montrer à ces gens l'avantage de se servir de la loi. Durant la dernière année un certain nombre de barils de hareng, de maquereau et de gasparot furent non seulement inspectés, mais plusieurs d'entre eux furent marqués.

[W. A. Found.]

Q. Nous donnerez-vous maintenant, si vous le pouvez, le nombre de barils qui ont été inspectés et marqués?—R. Je puis vous le dire à peu près de mémoire, mais je n'ai pas les chiffres exacts devant moi.

Q. J'aimerais mieux avoir des renseignements exacts si vous pouvez les donner. Pouvez-vous nous renseigner sur ce que font les inspecteurs, le nombre de barils que chaque homme a inspectés, et les endroits où cette inspection fut faite?—R. Je pourrai faire cela.

Q. Quel personnel avez-vous?—R. A l'heure qu'il est nous avons cinq inspecteurs sur la côte de l'Atlantique.

Q. Sont-ils à salaire?—R. Ils le sont tous; chacun donne tout son temps et toute son attention à ce travail.

Q. Quel est leur traitement?—R. $1,200 chacun.

Q. Et les frais de voyage?—R. Et les frais de voyage.

Q. Avez-vous fait des nominations dernièrement?—R. Je ne suis pas très certain là-dessus.

Q. Pouvez-vous nous donner le nom de ces inspecteurs?—R. Je le crois. En partant du nord du Nouveau-Brunswick il y a Colson Hubbard. Ces inspecteurs ont chacun un district, mais ces districts ne sont pas absolument fixes, ils peuvent être changés d'un endroit à un autre, mais à parler largement M. Hubbard a la côte du golfe du Nouveau-Brunswick. Thomas Doyle a les Iles de la Madeleine, l'Ile-du-Prince-Edouard, et une partie de la Nouvelle-Ecosse, le détroit de Northumberland. H. H. Mann, Sydney, a l'Ile-du-Cap-Breton. Arthur Hiltz, Mahone-Bay, a la côte Atlantique de la Nouvelle-Ecosse. M. Wilson, je crois que c'est Havelock Wilson, si je me rappelle bien, qui a la côte de la Baie de Fundy. Le département a cru que, puisque c'est une loi nouvelle, le meilleur était de commencer avec le plus petit personnel possible, quitte à l'augmenter à mesure que les conditions l'exigent.

Q. Ont-ils des aides?—R. Ces hommes iront tous n'importe où, pour inspecter le poisson saumuré ici ou là, à n'importe quel temps, dans n'importe quel endroit de leur district. Leur service suffit pleinement aux exigences de la situation.

Q. Alors il n'y a pas grande demande pour leurs services, autrement un homme seul ne pourrait pas faire l'inspection pour toute la côte sud de la Nouvelle-Ecosse?—R. La loi n'est entrée en vigueur qu'au premier jour de mai dernier.

Q. Ils ne sont pas très occupés, n'est-ce pas?—R. Ils n'ont pas eu énormément de besogne l'an dernier.

Q. L'inspection est facultative, n'est-ce pas?—R. Oui.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Ils passent beaucoup de leur temps à faire des conférences devant des assemblées?—R. Dans la tâche d'instruire ces gens; ils donnent beaucoup de leur temps à cela.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que vous leur fournissez des imprimés comme ceux qu'émet le ministère de l'Agriculture? Avez-vous publié des bulletins de renseignements?—R. Le ministère publie un bulletin mensuel.

Q. Il traite de la statistique?—R. Il contient d'autres renseignements.

Q. Mais non de façon à instruire les pêcheurs?—R. Tout cela est compris dans la loi et dans ses règlements corollaires. Ces règlements eux-mêmes contiennent des instructions complètes.

Q. Vous parlez de la loi?—R. Les règlements faits en vertu de la loi sont tellement détaillés qu'ils servent d'instructions aux pêcheurs.

Q. Et les a-t-on mis entre les mains des pêcheurs?—R. Largement—aussi largement qu'il y en a une demande.

[W. A. Found.]

Q. Lorsqu'un homme vous en demande un exemplaire il peut l'obtenir?—R. Au contraire chaque inspecteur, chaque officier des pêcheries aussi bien que chaque inspecteur du poisson saumuré en a une grande quantité, et il peut en obtenir autant d'autres qu'il veut; ses ordres sont de les faire parvenir entre les mains de toute personne intéressée.

Q. Est-ce que vos inspecteurs ont fait quelque chose pour ce qui regarde l'instruction dans l'empaquetage du hareng écossais?—R. Oui.

Par M. Kyte:

Q. Est-ce que les inspecteurs font des rapports hebdomadaires de leurs activités?—R. Oui.

Q. En avez-vous reçu depuis le 1er mai dernier?—R. Oui—ils ne viennent pas à moi directement, ils vont à l'inspecteur général, à l'inspecteur général du poisson saumuré.

Q. Ces rapports, sont-ils imprimés?—R. Non, ils ne sont pas imprimés; ils sont à l'usage du ministère, à l'usage des officiers.

Q. Ils paraîtront probablement dans le prochain rapport annuel du Service Naval?—R. En tout cas, le rapport donnera des renseignements complets.

Par M. Loggie:

Q. Quand vous donnerez les renseignements demandés par M. Sinclair voudriez-vous nous dire le nombre de barils dont chaque inspecteur avait charge au cours de la dernière année?—R. J'ai consenti à fournir un relevé de cette nature—je parle de mémoire, je crois que je puis donner ces renseignements.

Q. Vous pouvez les donner sous le nom de chaque inspecteur?—R. Oh, sûrement.

Q. Je me suis demandé si l'on avait inspecté quelque hareng écossais dans notre district. J'ai été intéressé dans l'empaquetage de ce poisson, et j'aimerais obtenir des renseignements complets si possible?—R. Je vous donnerai ces renseignements complets.

Par M. Copp:

Q. Je désire avoir d'autres renseignements relativement à l'aide que le ministère a donnée à l'essor de l'industrie du poisson. Je comprends que le ministère paie une certaine proportion des frais de transport du poisson?—R. Par messagerie.

Q. Par messagerie seulement?—R. Oui.

Q. Et quelle proportion des frais paie-t-il?—R. 33⅓ pour 100 sur tous les envois depuis la côte de l'Atlantique jusqu'à la frontière ouest de l'Ontario et la même proportion sur tous les envois depuis la côte du Pacifique jusqu'à la même frontière.

Q. Sans tenir compte du volume de l'envoi?—R. Nous ne payons rien sur les envois d'une wagonnée. L'idée du ministère c'est que lorsque les envois sont amplifiés au point de former toute une wagonnée ils n'ont plus besoin d'aide. Nous nous efforçons de développer le commerce à ce degré, et dans le service du convoi rapide pour marchandises; dans ce but le ministère garantit que le profit sur chaque wagon, pour chaque voyage à l'ouest, sera de $35 plus les dépenses pour la glace. S'ils gagnent ce montant, plus les dépenses pour la glace nous ne payons rien.

Q. Je comprends que vous allez fournir des renseignements relativement au montant que le ministère a payé pour ce service?—R. Oui, je comprends que le comité désire que je fournisse ces renseignements pour le présent exercice.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Cet arrangement n'a été conclu qu'avec les chemins de fer de l'Etat, n'est-ce pas?—R. Non, on l'a fait également avec le Pacifique-Canadien en partance de Saint-Jean, mais cette dernière entente n'est pas devenue effective.

[W. A. Found.]

Par M. Sinclair:

Q. S'il se développait un commerce entre Mulgrave et Yarmouth pour les ports américains, est-ce que le gouvernement paierait une partie des frais de messagerie là-dessus?—R. Non.

Q. Pourquoi pas?—R. L'arrangement ne s'applique à aucun trafic interprovincial. Il ne s'applique pas aux envois du lac Erié à Montréal ou du lac Erié à Kingston. L'idée était de donner un essor au commerce canadien venant des côtes de l'Atlantique et du Pacifique jusqu'aux marchés de l'intérieur canadien.

M. LOGGIE: Il l'a certainement fait.

Par M. McCurdy:

Q. M. Found, serait-ce possible d'obtenir un rapport de vos inspecteurs indiquant le progrès fait dans l'exécution de cette loi pour l'inspection du poisson-saumuré?—R. Cet aspect sera apprécié par tous ces messieurs des Provinces maritimes. On comprendra là que le progrès, bien qu'il puisse ne pas paraître considérable cet été, est entièrement ce qu'on pourrait appeler cumulatif, et il sera évident au cours de la saison prochaine. Ce qui sera fait durant la prochaine saison est plus un indice de ce qui se fait cette année-ci. Quand la loi est venue en vigueur très peu des empaqueteurs étaient outillés, ou avaient les barils ou boîtes nécessaires, pour empaqueter le poisson saumuré.

Q. Ils pouvaient les obtenir?—R. A peine avant un an.

Q. La loi fut passée durant la session précédente de 1914?—R. Oui et elle devait entrer en vigueur le 1er de mai dernier.

Q. Si nous pouvions avoir dans le dossier un rapport de cette nature il aurait de la valeur?—R. Ce sera joliment difficile de faire un rapport, parce que, comme je le dis, ce sera bien plus facile de vous montrer le progrès dans ce qui est fait l'an prochain. Voici la chose: nous avons maintes raisons de croire que ce commerce sera très actif durant la prochaine saison, mais nous n'avons que des raisons de croire: nous ne pouvons pas dire d'une façon certaine. Ces poissons, il faut les prendre d'abord.

Q. Depuis des années nous avons entendu parler du commerce du hareng écossais saumuré. Des marchands particuliers se sont essayés à ce commerce avec des résultats désastreux. Le gouvernement dépense actuellement de fortes sommes pour encourager cette méthode d'empaquetage, et elle promet, si elle réussit, d'être la plus importante innovation dans ce commerce?—R. La guerre nous a ouvert la porte toute grande.

Q. A part de la guerre, je ne puis comprendre pourquoi ce commerce n'aurait pas dû être porfitable même avant la guerre. Le hareng importé se vendait à des prix élevés?—R. Mais nous avions la difficulté de faire face à un marché déjà établi, avec un article nouveau. A présent, pour ce qui concerne cet aspect de la question, nous nous trouvons dans un état où nous faisons face à un marché qui ne peut s'approvisionner de cet article, et si nous pouvons nous établir dans ce marché en dedans des deux années prochaines, notre gain devrait être permanent.

Par M. Sinclair:

Q. Et le marché américain?—R. Oui, et le marché canadien, à un degré important aussi.

Q. Que faites-vous dans cette affaire? Qu'a fait le ministère pour aider à l'industrie du hareng écossais?—R. Bien, j'ai essayé d'expliquer cela M. le Président.

Le PRÉSIDENT: Si nous mandions M. Cowie devant le comité pour nous donner les renseignements qu'il peut?

M. McCURDY: Peut-être que M. Cowie pourrait apporter quelque rapport sur l'inspection du poisson saumuré.

[W. A. Found.]

Par M. Sinclair:

Q. De quoi M. Cowie est-il chargé?—R. Il est l'inspecteur général du poisson saumuré sous la nouvelle loi, et directement à la tête de ce travail.

M. LOGGIE: J'ai entendu faire à certaines gens la remarque que, lorsqu'ils suivaient les instructions de M. Cowie, ils avaient des difficultés, et, après expérience, ils ont eu une formule à eux, et maintenant ils réussissent.

M. SINCLAIR: Je n'ai pas le moindre doute que M. Cowie a reculé de dix ans le commerce du hareng écossais par ses activités sur la côte.

M. MCCURDY: Nous aurons l'occasion de l'examiner ici.

Par M. Sinclair:

Q. M. Found, il y a une chose qui m'a frappé au cours de cet interrogatoire, et c'est le manque de coopération entre le département du Service Naval et le ministère des Chemins de fer. Il ne semble pas y avoir d'action concertée pour le progrès de ce commerce. Par exemple, les taux de transport furent haussés pour les petits envois à destination peu éloignée dans l'est au cours de 1912. Le wagon-glacière fut discontinué sur le *Maritime-Express*, comme vous dites, l'an passé. La quantité minimum d'une wagonnée fut augmentée de 20,000 à 24,000 livres, et il semble que les départements n'ont pas coopéré. Qu'en dites-vous? Se rencontrent-ils pour se consulter sur ces choses? Avez-vous quelque relation avec les gens des chemins de fer? —R. Non, monsieur. Nous avons conclu des ententes avec ces gens relativement à la meilleure méthode de développer cette industrie du poison, et j'ai rencontré un chaleureux accueil et un excellent esprit de coopération.

Q. Lorsqu'on fait ces choses, je m'attendrais à ce que vous alliez au ministère des Chemins de fer, et que vous leur lanciez des roches, ou fassiez quelque chose pour redresser ces torts. Avez-vous eu quelque discussion à ce propos?

Le PRÉSIDENT: C'est une chose que le ministre....

Le TÉMOIN: Je pourrais difficilement répondre à des questions comme celle-là.

M. STEWART (Lunenburg): Cette question n'est pas juste.

M. SINCLAIR: Je crois qu'elle l'est. Lorsque le ministère des Chemins de fer projette un changement qui affecte les expéditions du poisson frais, ne serait-ce pas convenable d'avertir le ministère des Pêcheries afin d'obtenir son avis avant d'aller plus loin? Certainement.

Par M. Loggie:

Q. Serais-je dans l'ordre si je demandais si le gouvernement délibère s'il doit cesser de payer un tiers des frais de messageries?—R. Ce serait admissible de poser cette question, mais je ne puis y répondre.

Le témoin est renvoyé.

M. J. A. STANFORD est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Vous êtes marchand de détail de poisson à Montréal?—R. C'est une ligne de notre commerce, oui.

Q. Faites-vous un assez grand commerce dans cette ligne?—R. Oui, entre six et sept mille livres par semaine.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous dans ce commerce?—R. Neuf ans.

Q. De quelle manière pouvez-vous dire la diminution dans le poids du poisson entre le temps, disons, qu'il est pris des marchands de gros et le temps qu'il parvient

[John Pullen.]

aux marchands de détail?—R. Je ne connais pas grand'chose là-dessus, mais je sais quelle est la diminution dans son poids depuis le temps où nous l'achetons.

Q. Quelle est la diminution depuis le temps où il parvient au marchand de détail? —R. Environ 10 pour 100. Sur une moyenne à peu près exacte de, disons, 300 livres, nous comptons en perdre à peu près 30 livres.

Q. Ça, c'est la diminution après que vous l'avez en magasin?—R. Le poids diminue encore après cela; peut-être 5 pour 100 de diminution additionnelle.

Q. Y a-t-il une perte à raison de la détérioration dans la qualité du poisson?—R. Oh, oui, nous devons souvent nous défaire d'une certaine quantité qui n'est pas acceptable.

Q. Quel pourcentage serait-ce?—R. Un autre 5 pour 100.

Q. Votre magasin est bien muni d'installations frigorifiques?—R. A l'heure qu'il est, oui.

Q. Là où il n'y aurait pas une installation frigorifique suffisante quelle serait la perte?—R. En été, 25 pour 100 facilement, s'ils n'étaient pas outillés comme il faut pour conserver le poisson.

Q. Il faut le jeter, ou un poisson impropre à la consommation doit être vendu au public?—R. Si vous faites cela vous nuisez à votre commerce. Nous aimons mieux le jeter que le vendre s'il n'est pas bon.

Q. Le consommateur, à la fin, doit payer cette perte?—R. Naturellement, il nous faut ajouter cela à notre coût.

Q. Pouvez-vous nous dire la raison de la grande différence dans le prix, entre ce que paie le marchand de gros et ce qui est payé par le consommateur?—R. Les frais de distribution sont le grand point.

Q. Quels sont ces frais?—R. L'aide et la livraison principalement. Cela coûte 6 cents de faire la livraison d'un paquet.

Q. Quel est le poids d'un paquet, en moyenne?—R. Dans le poisson, la moyenne est d'environ, disons, un poisson de quatre livres; ils varient entre trois et cinq livres, mais la moyenne est de quatre livres.

Par M. McCurdy:

Q. Si l'acheteur venait à votre magasin et emportait lui-même son poisson, est-ce qu'il le paierait 6 cents de moins?—R. Si nous pouvions arranger les choses comme cela, ce serait très beau, mais il nous faut exiger le même prix de tous nos acheteurs.

Par M. Stewart (Lunenburg):

J. Vous n'avez pas deux prix de détail: un au comptoir, et un autre à la porte des maisons?—R. Cela nous est impossible. Nous ne pouvons pas le faire; il faut marcher sur la moyenne. Mais nous tendons toujours vers cela. Nous fermons nos livres chaque mois. Nous essayons maintenant de calculer les frais de chaque département pour que de cette manière nous puissions être au fait.

Par le Président:

Q. Actuellement la livraison du poisson vous coûte entre un et un quart et un et demi cent?—R. Entre un et demi et deux cents.

Q. Quel est le profit à la livre, si cela vous est égal?—R. Cela dépendrait de la période de l'année. A certains temps nous achetons le poisson à un prix pas mal raisonnable. A cette heure nous achetons à six cents la livre, le premier prix, sans enlever la diminution dans le poids.

Q. A quel prix vendez-vous?—R. De sept à neuf cents. Nous avons des ventes spéciales tous les jours. Cette semaine, par exemple, nous vendons l'égrefin à sept cents la livre, pratiquement au prix coûtant.

[J. S. Stanford.]

Q. Le vendez-vous à sept cents maintenant?—R. Cette semaine, les lundi et mercredi.

Q. Est-il gelé?—R. Oh, du poisson frais. Nous ne prenons pas de poisson gelé si nous pouvons l'éviter. Le seul poisson que nous vendons gelé est le poisson des lacs, parce que nous ne pouvons l'obtenir autrement.

Par M. Kyte:

Q. Où prenez-vous votre égrefin à cette période de l'année?—R. Si nous ne pouvons l'obtenir aux endroits dans l'est du Canada, nous nous le procurons à Boston. Lorsque nous importons l'aigrefin de Boston, souvent nous le vendons moins qu'il nous a coûté; nous n'aimons pas à varier nos prix.

Q. Obtenez-vous de grandes quantités à cette période de l'année?—R. En général, oui. La saison passée est une des meilleures que nous ayons jamais eues, et la quantité dont nous avons eu besoin était très considérable.

Q. Un des témoins qui ont comparu ici a dit que du poisson vendu à Montréal il n'y en avait nullement qui fût importé de Boston. Cela n'est pas vrai?—R. Non. Nous avons importé de Boston au moins trois jours par semaine.

Q. Je crois que c'est M. Brittain qui a fait cette déclaration?—R. Eh bien, nous avons importé trois fois par semaine, au moins, de Boston, quelquefois plus souvent.

Q. En obtenez-vous de la Nouvelle-Ecosse à cette période de l'année?—R. Oui, nous en avons reçu 17 caisses le mardi matin.

Q. De quel endroit, de Halifax?—R. De Halifax, ou de quelque part dans ce district.

Q. Obtenez-vous du poisson de Canso ou Mulgrave? -R. Nous en avons eu de Canso aussi.

Q. A ce temps de l'année?—R. Oui.

Q. Comment se compare la quantité que vous importez de Boston à cette période de l'année avec ce que vous obtenez de la Nouvelle-Ecosse? En recevez-vous beaucoup de Boston?—R. Non, la quantité en est très faible comparée à ce que nous recevons de l'est canadien. Nous n'achetons en grande quantité à Boston que lorsqu'il nous est absolument impossible d'en obtenir sur le marché canadien. Dans ce temps, nous sommes forcés d'importer de grandes quantités de Boston.

Q. A quelle saison?—R. Vers ce temps-ci, en février et au commencement de mars.

Q. Vous ne pouvez pas en avoir dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Nous ne pouvons pas nous approvisionner au Canada.

Par le Président:

Q. Qu'est-ce qui en est la cause?—R. Les orages et le mauvais temps.

Q. A prendre un certain nombre d'années, est-ce que la quantité de poisson importée des Etats-Unis augmente ou diminue?—R. Je dirais qu'elle diminue.

Q. Cela veut-il dire qu'on consomme moins de poisson dans votre district, ou que l'on consomme une plus grande quantité de poisson canadien?—R. L'on consomme une plus grande quantité de poisson canadien. Il est certain que la consommation doit augmenter.

Q. Vous dites qu'elle augmente?—R. Oui, elle augmente.

Q. Et a-t-on fait quelque chose pour donner un essor à ce commerce?—R. Pas beaucoup.

Q. Que pourrait-on faire, croyez-vous, pour assurer une plus grande consommation du poisson canadien?—R. Si l'on instruisait le public pour lui persuader à manger du poisson, cela assurerait une consommation bien plus grande. A Montréal, les gens mangent du poisson, le vendredi particulièrement, parce que c'est pratiquement une obligation, mais si l'on s'intéressait à cette question, si l'on montrait au public combien le poisson est nourrissant, et les plats attrayants qu'on peut faire avec le poisson, il n'y

[J. S. Stanford.]

a pas de doute que son usage deviendrait bien plus commun. L'on devrait enseigner aux gens à préparer le poisson pour la table et à s'en servir comme ils se servent de la viande.

Par M. Sinclair:

Q. Préparez-vous le poisson vous-mêmes?—R. Oui, nous le nettoyons.

Q. De sorte que la ménagère n'a qu'à le cuire?—R. Absolument; nous nous occupons beaucoup de cela.

Q. Cela est-il commun parmi les marchands de détail, de préparer le poisson à la cuisson?—R. Oui. Après que le poisson a été préparé chez nous par un homme compétent, sa quantité a diminué de 50 pour 100. Cela veut dire que si vous prenez un aigrefin qui pèse d'abord 5 livres, il ne donnera, après qu'il a été préparé, que 2½ livres de chair.

Par M. McCurdy:

Q. Achetez-vous le poisson avec la tête?—R. Avec la tête et le reste.

Q. Comme il sort de l'eau?—R. Non, ouvert.

Par M. Kyte:

Q. Prenez-vous quelque poisson aux Etats-Unis durant la saison d'été?—R. Oui.

Q. Dans quel état est le poisson de la Nouvelle-Ecosse lorsque vous le recevez, comparé à l'état du poisson que vous recevez de Boston?—R. Bien, naturellement la distance de Boston est plus courte, cela ne prend qu'une nuit, et là-bas ils sont très compétents dans l'empaquetage du poisson; ils mettent énormément de glace dans leurs paquets.

Q. Est-ce que le poisson de Boston se vend à un meilleur prix?—R. Pas à un meilleur prix, mais nous recevons un poisson très frais.

Q. Alors le poisson de Boston est reçu dans un meilleur état?—R. Dans un meilleur état.

Par M. Loggie:

Q. Alors, la tâche du pêcheur canadien c'est de mettre son poisson sur les marchés canadiens en bon état?—R. Je ne sais pas si la difficulté est dans la question du transport ou non, mais le poisson que nous recevons de l'est canadien durant l'été n'est pas aussi beau que le poisson de Boston.

Par M. Kyte:

Q. Question de fait, le poisson commence à se détériorer le moment qu'il est sorti de l'eau?—R. Oui, si l'on n'en prend pas soin comme il faut.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Achetez-vous tout votre poisson des marchands de gros à Montréal?—R. Très peu.

Q. Achetez-vous directement des pêcheurs à la côte?—R. Autant que possible.

Q. Alors le marchand de poisson, en gros, à Montréal, a-t-il sa raison d'être?—R. Oui. Il faut fournir les petits marchands. Ces petits marchands, voyez-vous, ne vendent du poisson que le vendredi.

Par M. McCurdy:

Q. Plutôt que d'avoir un nombre de petits marchands, serait-ce plus dans l'intérêt du consommateur d'avoir un grand entrepôt comme celui que vous dirigez vous-même?

[J. S. Stanford.]

—R. Non, je crois que ce serait un avantage pour le commerce du poisson d'avoir des distributeurs dans les différentes villes; autrement, les petits marchands ne pourraient pas obtenir leur approvisionnement, ou un approvisionnement varié.

Q. Est-ce que ces petits magasins sont outillés pour conserver le poisson dans un bon état?—R. Non, ils ne le sont pas.

Par le Président:

Q. Croyez-vous que cela ferait du bien, d'avoir un marché modèle pour le poisson afin d'instruire les petits marchands dans la conservation du poisson?—R. Je crois que cela serait certainement très bien.

Q. Si votre montre du poisson est attrayante, et si en même temps vous le protégez contre la chaleur, les mouches et d'autres inconvénients, votre commerce en profite, n'est-ce pas?—R. Oui, c'est notre expérience.

Q. Quelle espèce d'installation avez-vous?—R. Anciennement nous avions un grand réservoir contenant à peu près 4 pouces de glace. Nous mettions notre poisson sur le haut de ce réservoir dans les temps de chaleur et le tenions couvert de glace brisée tout le temps.

Q. Quel est votre système maintenant?—R. Nous avons des tuyaux dans notre réservoir pour empêcher la glace de fondre et en même temps donner une certaine quantité d'air froid pour conserver le poisson.

Q. Croyez-vous qu'une de ces caisses en vitre, munie d'une installation frigorifique, serait utile?—R. Je ne les crois pas pratiques.

Q. Les avez-vous jamais essayées?—R. Toutes les nôtres sont ouvertes; nous ne croyons pas que les caisses fermées soient pratiques.

Q. Ils se servent de la caisse en vitre, aux Etats-Unis, n'est-ce pas?—R. Je ne l'ai pas vue.

Q. Je suis informé qu'ils s'en servent et qu'ils en sont très contents.—R. Probablement dans les petits magasins.

Q. Je parle des petits magasins.—R. Alors ces caisses seraient peut-être utiles.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Y a-t-il une demande quelconque, à Montréal, pour le poisson des lacs?—R. Oui, nous vendons beaucoup de poisson des lacs durant l'été.

Q. En proportion égale au poisson de mer?—R. Oh non. L'aigrefin, la morue et le flétan sont les principaux poissons.

Q. Un témoin a dit ici l'autre jour qu'il ne se vendait pratiquement pas de poisson des lacs à Montreal?—R. Il se vend joliment du poisson des lacs.

Q. Alors la déclaration du témoin ne s'accorde pas avec votre expérience?—R. Non, aussi loin que va mon expérience.

Q. Est-ce que la saison est responsable de cela, en quelque manière?—R. Oui, cela dépend naturellement de la facilité d'approvisionnement.

Q. Vendez-vous plus de poisson en hiver?—R. Nous en vendons plus lorsque nous pouvons l'avoir frais.

Par M. Kyte:

Q. Recevez-vous le poisson des lacs en meilleur état que le poisson de la Nouvelle-Ecosse?—R. Nous recevons le poisson des lacs en très bon état, c'est-à-dire, de certains centres.

Q. Diriez-vous que vous recevez le poisson des lacs en meilleur état que le poisson de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, si vous preniez la question en entier, je dirais qu'il en est ainsi. Nos sujets de plainte sont très rares à propos du poisson des lacs, c'est-à-dire de nos sources d'approvisionnement.

[J. S. Stanford.]

Q. Le recevez-vous en moins de temps que de la Nouvelle-Ecosse?—R. Ce doit être le cas; le poisson est gelé dur lorsqu'il nous arrive.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Où achetez-vous la majeure partie de votre poisson des lacs?—R. A Sarnia, de la compagnie Bowman.

Q. Principalement du lac Erié?—R. Principalement du lac Erié.

Par M. Sinclair:

Q. Le poisson blanc?—R. Le poisson blanc, le doré et la truite saumonée.

Par M. Kyte:

Q. Cette source d'approvisionnement est aussi loin de Montréal que Halifax?—R. Oui, c'est pas mal loin.

Q. Ce ne devrait pas prendre un plus long temps de transporter le poisson de Halifax à Montréal que de Sarnia à Montréal?—R. Non.

Q. Vous dites que le poisson reçu de Sarnia est en meilleur état que celui reçu de Halifax?—R. Oui.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Qu'est-ce qui est responsable, diriez-vous, de cette meilleure conservation du poisson?—R. Lorsqu'il nous vient en grande quantité le poisson que nous recevons est toujours meilleur lorsqu'il nous arrive.

Q. C'est-à-dire en venant de la côte?—R. Oui, de la côte. Je crois que ce doit être la côte. S'il y a beaucoup de poisson il y a beaucoup de glace ce qui rend le wagon plus frais. S'il n'y a qu'une petite quantité de poisson elle doit être affectée par la chaleur.

Q. Est-ce que la chair du poisson des lacs est plus dure à son arrivée que celle du poisson de mer?—R. La chair du poisson des lacs est meilleure, elle est tout à fait ferme.

Par M. Copp:

Q. Lorsque les quantités sont petites vous ne recevez pas le poisson des lacs en meilleur état?—R. Non, il ne nous arrive pas aussi bon en petites quantités. Si le poisson nous est expédié en grandes quantités, il nous arrive en bien meilleur état.

Par M. Sinclair:

Q. Alors la difficulté est dans le service de messagerie?—R. Elle doit résider dans le service de messagerie.

Q. Non pas dans le service du transport des marchandises par chemin de fer?—R. Le service des chemins de fer est meilleur, si l'on pouvait recevoir les envois à temps. Nous recevons du meilleur poisson par wagon de marchandises que par messagerie, si seulement il arrivait à temps.

Par le Président:

Q. Comment expliquez-vous cela?—R. Le wagon à marchandises est frais, il n'y a pas de chaleur du tout; mais nous ne pouvons nous fier qu'il arrivera à temps. Nous avons fait venir hier 17 caisses par messagerie parce que nous ne pouvions nous fier au service du transport.

Q. Vous voulez dire que vous êtes forcés d'employer le service de messagerie, bien que cela vous coûte plus cher, et que le poisson n'arrive pas en aussi bon état que lors-

[J. S. Stanford.]

qu'il voyage en wagon à marchandises; et cela pour fournir vos pratiques régulièrement? Pour cette raison vous êtes forcés d'employer le service de messagerie?—R. Nous sommes forcés d'employer le service de messagerie.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Dans Montréal, à l'heure actuelle, la demande pour le poison est fournie de deux sources, du littoral et des lacs de l'intérieur?—R. Oui, mais les deux sources ne sont pas vraiment en concurrence: il y a une différence dans les prix.

Q. Quelle est la différence dans les prix?—R. Par exemple, le poisson des lacs se vend en détail à 15 cents, l'autre se vend de sept à neuf cents.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que le commerce s'accroît?—R. Oui, pour ce qui nous concerne.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de quel progrès le commerce a réalisé dans les cinq dernières années, d'après votre expérience?—R. Au cours des cinq dernières années nous avons doublé notre commerce de poisson.

Q. Croyez-vous que cette expérience soit générale?—R. Je ne saurais le dire.

Par le Président:

Q. Croyez-vous que ce serait faisable, de cloisonner un wagon de messagerie de sorte qu'on en pourrait utiliser une partie pour le transport du poisson?—R. Je le crois, et si cela est possible, ce serait une grande aide au commerce du poisson.

Q. Avez-vous quelque proposition à faire relativement au développement du commerce du poisson et à l'extension du marché pour le poisson?—R. Si notre public canadien était instruit sur les avantages du poisson comme denrée, cela augmenterait certainement le commerce; mais ils ne savent absolument rien au sujet du poisson. Nous en avons interrogés à ce propos; et si vous mentionnez seulement le poisson, ils le méprisent et ils ne savent vraiment pourquoi. La plupart pensent qu'il y a deux seules manières de cuir le poisson, le faire bouillir ou le frire, et ils ne savent vraiment pas quelle sauce devrait l'accompagner.

Q. A la dernière exposition de Toronto, il y avait un restaurant spécial où le poisson était apprêté et distribué sous les auspices du ministère; y êtes-vous allé?—R. Non, mais j'en ai entendu parler. J'ai entendu dire que c'était un succès.

Q. Vous croyez que si quelque chose comme cela pouvait se faire dans les grands centres ce serait profitable?—R. J'en suis sûr; j'en suis absolument certain.

Q. De quelle autre manière feriez-vous la propagande auprès du public?—R. Il y a de nombreuses écoles à Montréal qui pourraient servir. Dans ces écoles je ne crois pas qu'on ait traité beaucoup du poisson comme substance alimentaire, bien que nombre d'entre elles soient des écoles techniques où l'on enseigne l'art culinaire.

Par M. Stewart (Lunenberg):

Q. Mangez-vous du poisson, vous-même?—R. Pas mal, je dirai, toutefois, que chez nous, je suis à peu près le seul qui en mange. Je leur dis souvent combien le poisson est bon lorsqu'il est bien apprêté.

Par le Président:

Q. Croyez-vous que ce serait très profitable si l'on enseignait ces choses dans les écoles d'économie domestique?—R. Oui, très profitable.

Q. J'ai une petite circulaire qui m'a été donnée de la part d'un monsieur à Ottawa; elle est publiée par la *Consumers' Fish Company,* de Gloucester, Massachusetts. Cette compagnie, je suppose, vous est connue.—R. Non, je ne la connais point.

[J. S. Stanford.]

Par M. Loggie:

Q. Ce serait probablement au sujet du poisson salé?—R. Nous faisons très peu de commerce dans le poisson salé.

Par M. Stewart (Lunenberg):

Q. Vous ne vendez pas le poisson séché, fumé ou salé?—R. Oui, mais à l'exception de l'égrefin fumé, nous ne vendons pas beaucoup de poisson salé.

Par M. Kyte:

Q. Vendez-vous du poisson fumé?—R. Oui, de l'égrefin et du saumon fumés.

Par M. Sinclair:

Q. Vendez-vous les huîtres?—R. Oui, les mollusques.

Q. Où les prenez-vous?—R. Principalement à Boston, durant cette période de l'année; à Cap-Code, je crois.

Q. Obtenez-vous parfois des huîtres de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ile-du-Prince-Edouard?—R. Oui, à leur saison, mais nous n'aimons pas à vendre les huîtres malpecques après le 1er janvier.

Q. Quelle huître est la meilleure, croyez-vous?—R. La meilleure huître aujourd'hui pour le commerce, celle qui donne le plus de satisfaction, c'est l'huître de Cape-Cod.

Par M. Nicholson:

Q. A combien le baril se vendent-elles?—R. Livrées à Montréal, à peu près $8.50.

Par le Président:

Q. Avez-vous les chiffres montrant le prix de détail du poisson, et le prix que vous le payez, pour la morue, l'égrefin et le flétan?—R. Nous payons l'égrefin à Montréal de 4 à 6½ ou 7 cents, selon la saison de l'année et nous le vendons en détail de 7 à 9 cents.

Q. Cela, c'est sans être préparé du tout pour la table?—R. Sans être préparé pour la table.

Q. Le prix serait à peu près le double, si le poisson était préparé, je suppose?—R. Nous pouvons le préparer pour la table sans le mettre en tranches; il peut n'être que désossé, ou même simplement nettoyé, les écailles grattées et les nageoires enlevées.

Par M. Sinclair:

Q. Quel est le prix du poisson préparé de votre mieux?—R. A peu près le même prix, mais ils perdent à peu près la moitié si nous nous les mettons en tranches. Supposons qu'on achète un poisson et qu'on nous demande de mettre ce poisson en tranches; nous ôtons la peau, nous le désossons, nous enlevons les nageoires, et ce que nous leur rendons ou ce qu'ils emportent, n'en est que la moitié à peu près.

Q. Donc vous devez exiger 100 pour 100 de plus pour cela?—R. Cela ne serait pas vrai dans le cas du saumon. Nous ne préparons pas le saumon de cette manière, ce n'est que pour les petits poissons.

Q. Essayez-vous parfois les poissons plats de la côte Atlantique?—R. Nous ne pouvons pas l'obtenir du tout.

Q. Vous pouvez certainement l'obtenir, mais je suppose que vous voulez l'avoir frais et non gelé?—R. Non, nous ne le voulons pas gelé.

[J. S. Stanford.]

Par le Président:

Q. Avez-vous les prix des différentes espèces de poisson comme ils se vendaient l'an dernier?—R. Je n'ai pas la liste ici.

Q. Pouvez-vous nous les fournir?—R. Oui, je puis vous les donner assez bien pour l'année passée.

Q. Vous nous avez dit le prix de l'égrefin, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Et la morue?—R. La morue coûte disons de 6 à 9 cents la livre et nous la vendons de 12½ à 15 cents, c'est-à-dire coupée; nous prenons les épaules et la queue.

Par M. Loggie:

Q. Vous parlez maintenant de la grosse morue?—R. Oui, nous ne vendons pas l'autre.

Par le Président:

Q. Et le flétan?—R. Nous payons le flétan 9 cents et nous le vendons 16.

Q. C'est le flétan du Pacifique, ça?—R. Oui, nous ne pouvons nous servir du flétan de l'est, il est trop grand, nous n'aimons pas ces poissons immenses.

Q. Voulez-vous dire que ce sont là vos prix durant toute l'année?—R. Pour cette sorte de poisson, oui.

Q. Nonobstant le fait que le prix que vous payez varie beaucoup?—R. Il varie beaucoup.

Q. A quelle saison de l'année faites-vous votre profit?—R. Lorsque nous pouvons l'acheter suffisamment à bon marché. Notre prix de détail est presque le même tout le temps. Quelquefois nous payons notre poisson plus cher que nous le vendons, mais nous gardons le prix du détail à peu près constant.

Par le Président:

Q. Est-ce que votre rayon du poisson est profitable?—R. Je le crois; c'est une chose que je ne peux pas dire exactement; mais nous y concentrons notre attention maintenant.

Par M. Kyte:

Q. Vendez-vous la viande aussi?—R. Les viandes, les légumes, les viandes cuites et les provisions.

Q. Est-ce que le prix des viandes, en détail, a haussé dans les cinq dernières années?—R. Oui, beaucoup.

Q. Que dites-vous du prix du poisson, en détail, a-t-il haussé?—R. Le prix du poisson, en détail, n'a pas haussé dans les cinq dernières années.

Par M. Loggie:

Q. Le prix du détail en moyenne?—R. Le prix du détail en moyenne.

Q. Le prix de certaines espèces de poisson a haussé naturellement?—R. Je parle du poisson frais, par exemple.

Par M. Kyte:

Q. Nonobstant la hausse dans le prix des viandes, le prix du poisson n'a pas avancé, et vous avez augmenté vos ventes dans le poisson?—R. Nous avons augmenté nos ventes, mais pas nos prix.

Q. Est-ce que l'augmentation dans vos ventes de poisson est due, en quelque mesure, à ce que vos prix soient aussi relatifs?—R. Particulièrement avec les gens qui connaissent bien les avantages du poisson comme aliment. Par exemple, ceux qui

[J. S. Stanford.]

viennent des Vieux Pays, tous les gens des Vieux Pays se servent de poisson plus que jamais.

Q. Est-ce l'indigène canadien qui ne s'en sert pas?—R. Non, il ne s'en sert pas.

Par M. Sinclair:

Q. Vous avez dit, je crois, que vous ne vendiez pas le poisson gelé?—R. Nous en vendons le moins possible.

Q. Pourquoi?—R. Parce que les pratiques ne l'aiment pas autant.

Q. Est-ce que le poisson se détériore beaucoup plus lorsqu'il est gelé?—R. Beaucoup plus. Nous ne pouvons recommander le poisson gelé comme le poisson frais, la saveur ne sera pas la même. Nous vendrons du flétan gelé à, disons, 15 ou 14 cents la livre, et nous vendrons du flétan frais, que nous apporterons de Boston, à 25 cents, et nous vendrons plus de ce dernier.

Par le Président:

Q. Est-ce que le prix que vous payez le poisson a haussé dans les cinq dernières années?—R. Très peu.

Q. Il coûte plus cher maintenant?—R. Un peu plus cher, mais nous recevons un poisson meilleur. Il y a six mois....

Q. Il y a trois mois?—R. Il coûte beaucoup plus aujourd'hui qu'il ne coûtait il y a trois mois.

Par M. Kyte:

Q. A prendre une saison avec l'autre le prix du poisson n'a pas bien avancé dans les cinq dernières années?—R. Pas beaucoup.

Par le Président:

Q. A l'heure qu'il est le prix est-il au-dessus du normal au littoral?—R. Oui. Cela est dû à la difficulté de prendre le poisson.

Par M. Loggie:

Q. Quel est le taux de messagerie de Portland et Boston à Montréal?—R. Quatre-vingts cents le cent de Portland, et $1.20 de Boston.

Q. Portland est un centre de distribution assez considérable?—R. Je le crois, mais il ne compte presque pas aujourd'hui. Tout ce que nous prenons de Portland c'est le homard, et nous n'avons pas été obligés de faire cela cette année.

Q. Achetez-vous le homard de la Nouvelle-Ecosse maintenant?—R. Oui.

Q. Le taux de messagerie de Halifax est un cent de la livre?—R. Oui, un cent.

Par M. Kyte:

Q. Comparé avec quel taux de Boston?—R. $1.20 par 100 livres.

Q. Le taux est plus élevé de Boston?—R. Oui.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que ce taux comprend la glace dans les boîtes?—R. Oui.

Q. Il vous faut payer la boîte et la glace aussi bien que le poisson?—R. Je crois qu'ils ajoutent 20 pour 100.

[J. S. Stanford.]

Par M. Loggie:

Q. Vingt pour 100 ne couvre pas les frais de la boîte et de la glace? Je ne sais pas ce qu'ils chargent pour en dehors de Boston. Ne payez-vous pas sur le poids brut? —R. Je crois qu'ils ajoutent 20 pour 100.

Par M. McCurdy:

Q. Payez-vous les caisses?—R. Tout ce qui vient de Boston est paqueté en barils au lieu d'en caisses.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce le même 20 pour 100 sur la boîte et la glace?—R. Je ne le crois pas.

Par M. McCurdy:

Q. A propos d'huîtres, vous ai-je bien entendu dire que l'huître de Cape-Cod est la meilleure sur le marché aujourd'hui?—R. Aujourd'hui.

Q. Voulez-vous dire que c'est plus avantageux pour un marchand de vendre celle-là, ou que c'est une huître de qualité supérieure?—R. Elles donnent plus de satisfaction au marchand, car elles sont plus uniformes, toujours une belle forme, et un goût excellent. Aux mois d'octobre, novembre et décembre, la malpecque a le meilleur goût de toutes.

Q. Combien payez-vous la malpecque?—R. Jusqu'à $15 le baril.

Q. Ce sont les huîtres les plus dispendieuses?—R. Oui.

Q. Sont-elles les meilleures huîtres?—R. Oui, mais c'est si difficile de les avoir vraiment bonnes. On ne les demande pas aujourd'hui autant qu'autrefois.

Par M. Sinclair:

Q. Etes-vous certain de cela? Naturellement une comparaison des tarifs de transport ne nous sert pas à moins que nous ne sachions qu'il faut payer les boîtes et la glace la même chose dans les deux endroits.—R. Dans les deux endroits. Je n'en suis pas tout à fait certain. Je suis sous l'impression que de Halifax c'est le poids net, mais je peux faire erreur.

Le PRÉSIDENT: M. Found le sait; ce serait mieux, je crois, qu'il mette ces renseignements sur le dossier.

M. FOUND: Vous trouverez, je crois, que des Etats-Unis le tarif est sur le poids net plus un pourcentage. Il faut payer le paquet aussi.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Quel est-il depuis les points intermédiaires jusqu'à Montréal et Toronto? Est-ce le poids net, ou plus 20 pour 100?—R. On nous prétend que c'est sur le poids net.

Par le Président:

Q. Y a-t-il quelque autre déclaration que vous aimeriez à faire devant le comité? —R. Rien de plus que ceci: si l'on faisait quelque chose pour instruire le public dans l'usage du poisson cela nous aiderait à réduire son prix.

Par M. Kyte:

Q. Vendez-vous du maquereau?—R. Oui, nous vendons du maquereau.

Q. Où prenez-vous votre maquereau?—R. Beaucoup de M. Loggie.

[J. S. Stanford.]

Par M. McCurdy:

Q. Pouvez-vous nous dire quelles démarches prennent les marchands eux-mêmes pour encourager le public à manger du poisson?—R. La *Fisheries Association* fait certainement des efforts dans cette direction. Ils ont fait publier des articles dans la presse, et ils ont pris d'autres moyens de propagande pour développer chez le public la connaissance et le goût du poisson.

Q. Cette association est d'origine très récente?—R. Oui, elle n'existe que depuis un peu plus qu'un an.

Par le Président:

Q. Que peut faire le département du Service Naval dans cette direction, croyez-vous?—R. S'il avait une cuisine modèle quelque part, ou une sorte de restaurant, ou s'il établissait des écoles d'art culinaire, ce serait bien.

Par M. Kyte:

Q. Et acheter du poisson chez vous?—R. Je serais très heureux de vendre du poisson n'importe quand.

Par M. McCurdy:

Q. Vous ai-je bien entendu dire que les petits magasins, règle générale, ne sont pas bien outillés pour le commerce du poisson?—R. Pour tenir le poisson? Non, ils ne le sont pas.

Q. N'est-ce pas de la plus haute nécessité que le poisson soit entretenu en bon état?—R. Oui.

Q. Cela étant, ai-je bien compris votre idée, que c'était contre les intérêts du développement de la vente du poisson, qu'il soit distribué au moyen de ces petits magasins, ou serait-ce préférable dans les grandes villes d'avoir un grand entrepôt, bien outillé, où le poisson pourrait toujours s'obtenir en excellent état?—R. Il n'y a pas de doute qu'on vendra toujours plus de poisson lorsqu'il sera bien entretenu. Vous trouverez qui si un homme prend le trouble d'installer un bon magasin, bien muni de tout ce qui est nécessaire pour conserver le poisson en bon état, ses ventes augmenteront beaucoup.

Q. Or, j'ai remarqué, par exemple, que les grands établissements d'empaquetage ont leurs magasins propres pour la distribution dans les grands centres?—R. Oui.

Q. Si l'on pouvait adopter quelque plan de la sorte dans le commerce du poisson n'est-ce pas que cela faciliterait la vente du poisson et le développement de l'industrie?—R. Certainement. Je crois que les grands distributeurs ont l'installation et les facilités qu'il faut pour commencer dans le poisson; prenez, par exemple, les compagnies de *Leonard Bros.*, et *D. Hatton & Company*, de Montréal. Avec des installations modernes et outillées comme il faut, le poisson arrive maintenant chez les marchands de détail en bien meilleur état qu'il y a quelques années, pour la raison que lorsqu'il est gardé dans un entrepôt frigorifique il se conserve beaucoup mieux et le marchand le reçoit en meilleur état.

Le témoin est renvoyé.

Le comité ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301,
LUNDI, le 28 février 1916.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi, sous la présidence de M. Jameson.

M. JOHN PULLEN, est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Quelle est votre emploi officiel?—R. Je suis président de la *Canadian Express Company.*

Q. Pendant combien de temps avez-vous été président de cette compagnie?—R. Environ quatre ans.

Q. Apparteniez-vous à cette compagnie avant cette date?—R. Non, je ne faisais pas partie de cette compagnie.

Q. Quel genre d'emploi aviez-vous avant cette époque?—R. J'étais fonctionnaire du département du trafic de fret de la compagnie du Grand-Tronc.

Q. Et vous connaissez aussi bien le trafic de fret que celui des messageries?—R. J'en sais quelque chose en effet.

Q. Pouvez-vous dire au comité la quantité de poisson qui a été transportée de la côte de l'Atlantique à Montréal par votre compagnie en 1907, et quels ont été les profits qu'elle en a retirés?—R. Non, je crains de ne pouvoir le faire, M. Jameson.

Q. Pouvez-vous nous donner ce renseignement pour ce qui touche à l'année 1915? —R. Non, je ne le crois pas. Et, tout d'abord, nous ne faisons pas de relevés spéciaux au sujet du trafic de poisson pris séparément de tout autre genre de trafic, non plus que des revenus qui en dérivent. Je pourrais peut-être vous donner quelques chiffres qui seraient de nature à vous renseigner sur l'importance de ce commerce, si c'est bien là ce que vous désirez savoir.

Q. Nous nous en occuperons dans un instant. Le besoin se fait-il sentir de plus de wagons, de plus de messagers de messageries et d'une plus complète installation de tête de ligne de nos jours qu'en 1907, et ce à cause de l'augmentation des expéditions de poisson?—R. Je ne saurais le dire. Ne sachant pas quels étaient les chiffres de 1907, je ne pourrais donner de réponse satisfaisante à cette question.

Q. Vous savez que la somme des expéditions de poisson a augmenté?—R. De façon générale.

Q. Et vous vous êtes trouvé dans l'obligation d'augmenter votre personnel en proportion?—R. Pour les fins du trafic général de messageries, le personnel et l'équipement des wagons aux centres ont été sérieusement augmentés.

Q. Vous ne pouvez pas dire si une partie de ce progrès est due à l'augmentation des expéditions de poisson?—R. Non, monsieur.

Q. Et donc vous ne savez pas si cette branche de votre commerce a été profitable ou non?—R. Cette branche n'a jamais été séparée du reste, c'est pourquoi je ne puis vous répondre à ce sujet.

Q. Il se trouve donc que vous n'êtes pas en mesure de dire, pour ce qui a trait à l'augmentation des affaires, si les fournisseurs et les expéditeurs n'ont pas droit à une diminution des taux?—R. Non.

Q. Pourquoi ne se trouve-t-il pas de taux de chargement complet sur le poisson venu de la côte de l'Atlantique?—R. Tout d'abord il n'existe pas parce que le poisson n'est pas expédié par messageries en chargements complets.

Q. Si le poisson était expédié par chargements complets, votre compagnie serait-elle disposée à établir des taux de chargements complets?—R. Il s'agit ici d'une question que nous serions tous disposés à étudier, mais à brûle-pourpoint je suis en état de dire que les taux actuels sont équivalents à n'importe quels taux de chargements complets.

Q. Il s'agit naturellement ici d'un point sur lequel les industriels du poisson diffèrent quelque peu de votre opinion?—R. Sans aucun doute.

Q. Seriez-vous en état d'établir ce qui pourrait constituer un taux raisonnable de chargement complet d'Halifax à Montréal?—R. Je suis d'avis que les taux actuels de chargements complets sont raisonnables.

Q. Vous êtes d'avis que les taux s'appliquant à des chargements incomplets sont aussi raisonnables que les taux pour chargements complets?—R. Le taux actuel de $1.50 par 100 livres est un taux qui s'applique à n'importe quelle quantité, chargement complet ou non.

Q. Votre compagnie désire-t-elle voir augmenter le chiffre du commerce du poisson?—R. Certainement, nous sommes intéressés au développement du commerce du poisson.

Q. Vous savez, sans doute, que le transport et la distribution du poisson sont réellement la grande affaire dans la question du développement de cette industrie?—R. Tout le monde reconnaît que c'est là une question importante, mais pour ce qui a trait à la relation qui existe entre le coût du transport et le prix du poisson, cette question du transport et de la distribution est d'une importance très minime.

Q. Est-ce qu'il ne vous en coûte pas davantage pour le transport de quantités moindres qu'un chargement complet que pour un chargement complet?—R. Tout dépend du genre de livraison que l'on exige de la compagnie. A l'heure actuelle il nous faut faire la manutention et la livraison avec nos propres wagons. Si nous faisions l'expédition en quantités égales à un chargement complet et que la nature du taux de chargement complet mît le consignataire dans l'obligation de faire le transport et la manutention, cela équivaudrait à une différence sérieuse dans le chiffre des dépenses.

Q. Pourquoi la compagnie ne mettrait-elle pas sur sa ligne un wagon que l'on pourrait ouvrir en cour de route à deux endroits au moins avant qu'il ne fût arrivé à destination, comme on le fait chez plusieurs compagnies de chemins de fer des Etats-Unis?—R. Pour ce qui est de cette pratique aux Etats-Unis, le comité devrait savoir que les expéditions par chargements complets faites sur ces lignes constituent un poids d'au moins 20,000 livres. Il ne se fait pas d'expéditions de ce genre ici en prenant pour point de départ la côte de l'Est, c'est pourquoi il ne peut y avoir de comparaison entre la demande commerciale ou le service exigé de la compagnie de messageries.

M FOUND: Ne pourrait-on pas permettre l'ouverture d'un wagon en cours de route à certains points entre Prince-Rupert et les provinces de l'Est.

Le TÉMOIN: C'est là une pratique que nous ne considérons pas comme tournant au profit des compagnies de messageries, pour la raison que nous avons deux taux différents à partir de Prince-Rupert—à savoir un taux de chargement complet que l'on pourrait appeler un taux de gros, et un autre taux de moins qu'un chargement complet que l'on pourrait appeler un taux de détail. Si l'on permettait l'ouverture d'un wagon à un ou deux points du trajet, on aurait pour résultat de voir disparaître l'application du taux de chargement moindre que le chargement complet soit le taux de détail, et de donner à l'expéditeur le bénéfice, pour des expéditions de détail, du taux de gros de messageries. Je me suis efforcé de m'expliquer en langage commercial aussi clair que possible.

M. FOUND: Il y a un moment vous prétendiez qu'il n'y avait pas réellement de comparaison à faire entre ce qui se fait aux Etats-Unis et ce qui peut se faire au Canada. Pour ce qui touche à ce que nous discutons actuellement, il n'y a pas de

[John Pullen.]

doute que la pratique et les conditions aux Etats-Unis et au Canada sont les mêmes quant aux taux pour chargements complets et aux taux pour chargements incomplets. Ainsi des compagnies comme la *Northern Express*, la *Wells-Fargo* et l'*American Express*, qui toutes font le transport de l'Ouest, ont, sans exception, accordé le bénéfice d'ouverture en transit à deux endroits au moins sur une voie directe, et ce bien que le taux de chargement complet soit en vigueur, car on impose des charges qui sont le taux de chargement complet au plus proche endroit plus $5 pour la durée d'ouverture.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la quantité qui constitue un chargement complet, M. Found?

M. FOUND: Dans l'Ouest, 20,000 livres.

Le PRÉSIDENT: Et dans l'Est?

M. FOUND: Cette quantité n'est pas encore indiquée à l'heure actuelle.

Par le Président:

Q. Qu'est-ce que vous désiriez prouver, M. Pullen, quand vous avanciez que l'on trouvait une différence entre les valeurs de chargement complet ici et aux Etats-Unis?—R. Il existe une différence dans le taux de chargement complet et dans le poids de chargement complet à partir de la côte du Pacifique et à partir de la côte de l'Est, car dans cette dernière partie du pays il ne se fait pas d'expéditions, par messageries, de chargements complets.

Q. S'il se faisait des expéditions de chargements complets, les compagnies de messageries seraient-elles disposées à favoriser le trafic en instituant des taux pour tels chargements?—R. Les compagnies de messageries seraient parfaitement disposées à étudier cette question, mais, comme j'ai eu l'honneur de le déclarer il y a quelques instants, ces compagnies sont à l'heure actuelle d'avis que les taux actuels qui s'appliquent à toute quantité constituent des taux raisonnables pour les chargements complets, et je serais aise de donner au comité des chiffres à ce sujet.

Par le Président:

Q. La vraie objection que pose votre compagnie est celle de louer un de ses wagons que l'on pourrait ouvrir en cours de route à un ou deux endroits, avant d'arriver à destination, pour faire un déchargement de poisson?—R. Tout dépendrait du taux à imposer.

Q. Dois-je comprendre que la compagnie que vous prétendez être dans l'impossibilité de déclarer ses bénéfices dans l'industrie du poisson, se trouve de ce fait incapable de dire si elle serait disposée à changer ses taux, quelles que soient les circonstances?—R. Je ne saisis pas très bien le sens de votre question.

Q. Vous avez déclaré que vous n'étiez pas très au courant des bénéfices réalisés dans cette industrie particulière?—R. J'ai dit que j'ignorais quels étaient les bénéfices séparés.

Q. Eh bien, nous allons supposer qu'il se trouve des bénéfices dans cette industrie et que vous ne travaillez pas à perte. Prenant pour acquis que la compagnie ne connaît pas les bénéfices qu'elle réalise dans cette industrie, comment se fait-il que la compagnie soit en mesure de déclarer qu'elle ne peut accorder de taux plus accommodants?—R. Je suis parfaitement disposé à reconnaître que la compagnie devrait se montrer plus coulante dans l'étude de cette question.

Par M. Sinclair:

Q. Le témoin ne veut pas laisser entendre que ses livres n'indiquent pas la quantité de poisson que transporte sa compagnie des côtes de l'Est canadien à Montréal durant l'année?—R. Nous ne possédons pas de données séparées sur ce point. De fait, nous ne faisons pas de calcul séparé pour les marchandises que nous transportons.

[John Pullen.]

Q. Vous ne possédez pas ces données séparément mais vous pourriez les obtenir?—R. Nous possédons encore les feuilles d'expédition originales de plus d'une année mais elles ne comportent pas plusieurs années, et ce serait une tâche ardue que de parcourir chaque feuille d'expédition et y cueillir les quantités de poisson expédiées parmi les millions de feuilles d'expédition qu'entraîne notre commerce. Et il faudrait s'astreindre à ce travail si l'on voulait se procurer les données du transport du poisson. Je m'imagine que ce que votre président a demandé revient à savoir s'il s'est produit une augmentation sérieuse dans le transport du poisson au cours des dernières années. Dans l'ignorance de données exactes à ce sujet, j'ai par devers moi des chiffres que je serai aise de mettre sous les yeux du comité et qui ont trait au mouvement des affaires dans cette branche d'opérations.

Par le Président:

Q. Ces chiffres sont-ils puisés dans vos livres?—R. Oui, et ils peuvent être appuyés par les livres du ministère des Pêcheries ici à Ottawa.

Q. Ces chiffres sont-ils sous forme de tableau et pouvons-nous les faire figurer au dossier?—R. Oui, et je crois même que le comité retirerait quelque avantage de posséder ces renseignements.

Q. Avant que vous vous mettiez à cette lecture, permettez que je vous pose cette question: ne serait-il pas avantageux à la compagnie de mesageries de voir arriver les expéditions de poisson en chargements complets afin que l'on pût éviter les frais d'un messager spécial commis à ce soin?—R. Sans aucun doute.

Q. S'il en est ainsi, pourquoi la compagnie n'encouragerait-elle pas ces expéditions en accordant des taux raisonnables de chargements complets et en abaissant le minimum de ces chargements à 15,000 livres au lieu de 20,000 livres?—R. Les compagnies de messageries ont donné leur coup d'épaule pour le transport du poisson. On a conclu, il y a quelques années, avec le ministre de la Marine et des Pêcheries un arrangement en vertu duquel nous avons réellement abaissé le taux minimum de chargement complet de 20,000 livres à 10,000 livres moyennant certaines garanties quant aux 10,000 livres, garanties données par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Q. Et ces garanties, je suppose, ont été respectées?—R. Oh, oui.

Q. Mais je veux parler actuellement du taux de chargement complet. Je vous demande s'il ne serait pas possible de fixer un taux de chargement complet et de faire baisser la quantité qui constitue un chargement complet à 15,000 livres en la prenant à 20,000 livres qu'elle se trouve actuellement?—R. On l'a déjà abaissé à 10,000 livres.

Q. Je comprends qu'il ne s'agit ici que d'un certain arrangement conclu par le ministère?—R. Oui, c'est bien cela.

Q. Mais si le ministère se désistait de cet arrangement, le même règlement au sujet du chargement complet s'appliquerait-il?—R. Voulez-vous parler de la quantité?

Q. Oui. Je crois que la compagnie aurait droit à une certaine quantité minima par wagon pourvu qu'elle fît le transport sur des trains rapides. Qu'il s'agît de 15,000 livres ou de 10,000 livres, cela dépendrait en grande partie du revenu affecté par le transport, je veux dire le revenu total émanant de la transaction.

Q. Mais pourquoi élèverait-on le poids de 10,000 à 15,000 livres si le peuple avait à payer le montant total des frais de messageries au lieu de faire payer un tiers de ces frais par le gouvernement?—R. Il importe peu de savoir qui paierait les frais du moment que le revenu serait satisfaisant aux yeux de la compagnie de messageries.

Q. Mais vous ne pouvez pas dire ce qui constituerait un revenu satisfaisant ou raisonnable puisque vous ne pouvez pas faire la part des divers trafics?—R. Nous avons à notre acquit l'expérience du transport des marchandises, et les préposés au transport sont à même de porter un jugement sur ces sortes de choses. Nous avons passé toute une vie à étudier les taux et nous ne possédons aucune base particulière visant le trafic du poisson, si ce n'est en établissant la comparaison avec les autres taux.

[John Pullen.]

ANNEXE No 3

Q. N'est-il pas de notoriété que les personnes qui dirigent les opérations de ces compagnies sont censées rendre ces opérations fructueuses?—R. Oui, je suis disposé à le croire.

Q. Et, de fait, n'appartient-il pas à ceux qui dirigent les opérations de ces compagnies de retirer le moindre sou de profit que comporte le trafic?—R. Non, monsieur.

Q. Allons, voulez-vous maintenant nous donner les statistiques que vous possédez?—R. Il s'agit ici d'un état préparé par la compagnie *Canadian Express* qui indique les déductions perçues du gouvernement sur les expéditions de poisson de l'est, en même temps que les déductions perçues du gouvernement sur les expéditions de poisson venant de l'ouest. La déduction faite sur les expéditions venant de l'est comptent pour les années comprises entre 1909 et 1915 inclusivement, et, pour l'ouest, les années comprises entre 1914 et 1915. En 1909, le gouvernement remit aux compagnies de messageries, sur les expéditions de poisson venant de la côte de l'est, à titre de tiers des impositions faites sur le transport par messageries d'expéditions de poisson moindres qu'un chargement complet, $4,907 en 1910, $7,642 en 1911, $8,490 en 1913, $12,682 en 1913, $9,852 en 1914, $5,117, et en 1915, $6,819.

Par M. Kyte:

Q. Voulez-vous bien expliquer la cause de ce fléchissement en 1913, 1914 et 1915?—R. Jusqu'en 1912, la compagnie *Canadian Express* était la seule compagnie de messageries qui se servît de la ligne de l'Intercolonial, et naturellement cette compagnie transportait 100 pour 100 du trafic prenant la route du transport de grande vitesse sur un arrangement allant à installer le service de la compagnie de messageries *Dominion* sur leurs lignes, et c'est pourquoi depuis cette date il s'est trouvé deux compagnies pour s'acquitter de ce transport.

Q. Donc les statistiques que vous nous avez données ne prouvent pas que les opérations ont diminué d'activité dans la proportion que ces chiffres semblent indiquer?—R. Pas nécessairement. Il vous faudra vous procurer les chiffres de la compagnie *Dominion Express* pour avoir en mains le total des expéditions. Pour ce qui touche à l'Ouest, les déductions perçues du gouvernement sur les expéditions de poisson en 1914 ont été de $495, et en 1915 de $15,108.

Par M. Sinclair:

Q. Pourquoi n'avez-vous pas donné les chiffres statistiques pour les années précédant celles-ci?—R. Parce que l'année 1914 a ouvert l'ère des opérations pour le Grand-Tronc-Pacifique, alors que la compagnie *Canadian Express* se mit, la première, à transporter du poisson de Prince-Rupert, et ce, tard cette année-là. Ce service de transport ne venait que de commencer.

Par M. Kyte:

Q. Et ceci s'applique aux expéditions venant de Prince-Rupert seulement?—R. Oui. M. Found me demande d'expliquer au comité que cette diminution ne s'applique qu'à ce qui est connu comme constituant moins qu'un changement complet.

Par M. Sinclair:

Q. De sorte que ces statistiques ne nous donnent pas de renseignements au sujet des chargements complets?—R. Puisqu'il n'était pas question de chargements complets venant de la côte de l'Atlantique. Mais ces chiffres indiquent au moins l'augmentation du trafic dû poisson.

Q. Mais il se faisait des expéditions par chargements complets venant de la côte de l'ouest?—R. Oui.

[John Pullen.]

Par M. Copp:

Q. Il ne se fait pas du tout de chargements complets dans l'est?—R. Non, monsieur.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Ces 15,000 livres comprennent-elles tout le poisson qui part de l'Ouest?—R. Rien que celui qui est transporté par la compagnie *Canadian Express* de Prince-Rupert. Il existe d'autres transports faits par la compagnie *Dominion Express* de Vancouver.

Q. La compagnie *Dominion Express* fait-elle affaires dans l'Ouest maintenant?—R. Oui, monsieur.

Par M. Kyte:

Q. Je ne suis pas bien certain de connaître la portée de ces chiffres. Veulent-ils indiquer les sommes reçues par votre compagnie pour le transport du poisson?—R. Non, ce sont les sommes remises par le gouvernement à la compagnie de messageries et qui constituent un tiers des impositions totales. Si l'on multiplie ces chiffres par trois on aura les revenus totaux du fret et par là l'augmentation graduelle du commerce de transport.

Q. Les chiffres qui ont trait à vos opérations dans l'Ouest indiquent vos bénéfices?—R. Non, il se fait aussi des expéditions de moins qu'un chargement complet de la côte du Pacifique.

M. Chisholm (*Inverness*): Tous vos chiffres ne couvrent qu'une seule ligne.

Par M. Sinclair:

Q. Pouvez-vous me dire, M. Pullen, combien il en coûte par mille pour faire circuler un wagon réfrigérateur sur une ligne de chemin de fer?—R. Non, monsieur, je ne possède pas de renseignements à ce sujet. On pourrait se procurer ces renseignements auprès de quelqu'un des employés de transport de chaque chemin de fer.

Q. Le président vous a fait une question très à propos au sujet de la possibilité de diminuer la quantité d'un chargement complet. Le poids de 20,000 livres constitue ce que vous appelez un chargement complet?—R. C'est ce que nous considérons comme nécessaire pour constituer la quantité minimum réglementaire.

Q. S'il se trouvait des chargements complets vous feriez mention du poids de 20,000 livres?—R. C'est là le poids minimum des expéditions par chargements complets pour la côte du Pacifique.

Q. Ce qui me fait vous demander ceci est que je comprends que le poids a été porté de 20,000 à 24,000 livres par le Pacifique-Canadien et l'Intercolonial?—R. Cela peut être vrai quant au transport par fret mais ces chiffres ne s'appliquent pas du tout au transport par messageries.

Q. Si le poids est de 20,000 livres, à $1.50 les 100 livres, les revenus seraient de $300, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. C'est là un taux assez rémunérateur, n'est-ce pas?—R. Il vous faut tenir compte de la distance considérable que ces wagons ont à couvrir.

Par M. Kyte:

Q. Quelle est la pleine capacité d'un wagon de messageries?—R. Les capacités de transport d'un wagon moderne de messageries sont de 60,000 livres. Je ne veux pas dire par là que vous pourriez y introduire 60,000 livres de poisson sans avoir à remplir le wagon jusqu'à la toiture.

[John Pullen.]

ANNEXE No 3

Par M. Sinclair:

Q. Je suis d'avis que les facilités données par la compagnie sont tout à fait aussi importantes que le taux qu'elle impose. Qu'ont fait les compagnies pour augmenter les facilités de transport? Nous avons entendu l'autre jour de la bouche de certains commerçants de poisson que de petites quantités de poisson, mises dans des boîtes en même temps qu'une certaine quantité de glace, sont introduites dans un wagon chauffé, et qu'à leur arrivée à Montréal la glace a complètement disparu alors que le poisson a perdu de sa valeur en proportion. La compagnie a-t-elle jamais tenu compte de cet aspect de la question?—R. Oh, oui. Mais il se trouve que la compagnie s'engage à transporter toutes sortes et toutes variétés de fret, paquets de tous genres dont quelques-uns sont de nature périssable et les autres non périssables; parmi les marchandises périssables quelques-unes périssent au froid et d'autres au chaud; et il deviendrait presque impossible de trouver le genre de wagon qui serait capable de s'accommoder, de façon à les protéger à toutes les marchandises, et dans lesquels nos messagers qui ont la garde de quantité de paquets de valeur et parfois de sommes d'argent considérables, pourraient trouver à se loger. On ne peut attendre d'un messager qu'il fasse le voyage dans un wagon réfrigérateur, de même que l'on ne pourrait transporter des fleurs fraîches, que l'on y aurait introduites, dans un wagon réfrigérateur.

Q. Pourrait-on avoir une chambre froide?—R. Il n'est pas impossible de faire installer une chambre froide dans un wagon, mais alors qu'allez-vous faire de vos autres marchandises?

Q. On les introduit dans une chambre chaude?—R. Il n'y a pas assez de place dans une chambre chaude.

Q. Quelle est la longueur d'un wagon?—R. Soixante pieds.

Q. Pourquoi ne pourrait-on pas en prendre une certaine partie?—R. Le reste du wagon ne serait pas alors assez vaste pour le reste des marchandises sans que nous eussions à empiler ces dernières.

Q. Votre trafic est trop considérable?—R. Il faut un wagon réfrigérateur, c'est ce qu'il nous faut.

Q. Vous déclarez que ces wagons ne peuvent endurer la surcharge?—R. La surcharge ne serait pas nécessaire.

Q. Je parle actuellement des paquets, de petites quantités de marchandises?—R. Il se peut qu'il soit possible de se procurer un wagon réfrigérateur mais je n'oserais là-dessus exprimer une opinion car c'est une question qui est du ressort des constructeurs de wagons. Il se peut qu'il soit possible de construire un wagon avec une partie qui serait privée des appareils de chauffage ou de tuyaux à vapeur.

Q. Les paquebots ont bien soin de construire des endroits pour les marchandises périssables où l'on ne trouve pas de calorifères et où il fait une température à peu près froide?—R. Je n'ai aucun doute sur la possibilité de ces travaux, mais ils ne seraient par commodes vu que nous nous trouverions dans l'impossibilité d'installer nos autres marchandises dans le même wagon. C'est là notre objection.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Si vous pouviez faire le calcul de la somme de poisson que vous transportez sur vos lignes, ne pourriez-vous pas alors introduire sur vos trains un wagon pour le poisson?—R. Il arrive parfois que nos wagons sont absolument remplis d'articles ordinaires de messageries.

Par le Président:

Q. Quand cela se produit, il ne se trouverait pas de place pour le poisson?—R. Il faudrait alors installer sur le train un autre wagon.

[John Pullen.]

Q. C'est justement là le point soulevé par M. Sinclair. Ne serait-il pas raisonnable de consacrer une certaine partie du wagon aux marchandises périssables parmi lesquelles entre le poisson?—R. Je suis d'avis que les compagnies de chemins de fer s'opposeraient à faire circuler un wagon et demi alors qu'un seul wagon serait suffisant. Il vous faut tenir compte du voyage de retour. Il faut que ce wagon revienne à son point de départ et il le ferait à l'état vide. Il ne prendrait pas de poisson pour revenir.

Q. Supposons que vous auriez un wagon arrangé de cette façon avec la partie réfrigérante à moitié remplie?—R. Il faudrait alors introduire sur le train un autre wagon pour les autres articles de transport.

Q. Et vous vous trouvez dans la même position, il faut que le wagon soit également retourné?—R. Il ne se produirait probablement pas de surcharge pour un wagon s'il ne se trouvait pas de séparation pour le poisson.

Q. Quand il se trouve que vous avez plus de marchandises à transporter que vous ne pouvez en transporter, une certaine partie des marchandises est retenue et gardée pour un autre voyage?—R. On a eu soin de voir à l'installation d'un wagon supplémentaire pour les marchandises ordinaires de mesageries à certaines saisons de l'année alors que le mouvement de transport est très accentué et qu'il y a réellement trop de marchandises pour un seul wagon.

Q. Dans quel état le wagon revient-il à son point de départ; faut-il le charger au retour?—R. Pas toujours.

Q. Mais nous sommes justement au point quand nous vous demandons d'aménager une partie du wagon?—R. J'allais dire, si vous me permettez de donner mon opinion, que le service que le ministère de la Marine et des Pêcheries a inauguré il y a deux ou trois ans, se trouvait dans une situation correcte. A cette époque et agissant en coopération avec les compagnies de messageries et les compagnies de chemins de fer, le ministère fit des arrangements à telle fin que l'on introduisît chaque semaine sur les trains un wagon réfrigérateur de messageries pour le transport du poisson. Ce wagon partait de Mulgrave. Il se faisait aussi des expéditions de Halifax et le poisson qui venait de ces deux districts était réuni dans le même wagon à Truro.

Q. Une fois par semaine?—R. Oui. Le wagon se rendait à Montréal sous une garantie de poids minimum de 10,000 livres faite par le ministère. La première année les choses semblèrent aller assez bien. D'après mes souvenirs il s'est rencontré peu de jours ou de semaines où ce wagon n'ait pas transporté à peu près 10,000 livres et quelquefois davantage, quelquefois moins. Ce service a été continué la deuxième année, mais au cours de cette année le souvenir que je garde des chiffres est—et j'ai par devers moi ici même des chiffres statistiques à ce sujet—que la moyenne de chargement par wagon et par semaine ne s'est pas trouvée aussi considérable que dans la première année.

Q. Parlez-vous du fret ou des messageries?—R. Des messageries seulement.

Par le Président:

Q. Des wagons réfrigérateurs de messageries?—R. Oui, et en vertu d'arrangements passés avec le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Par M. Sinclair:

Q. Cette idée est-elle venue au ministère?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire comment il se fait que votre compagnie n'ait pas fait de suggestions à l'effet d'améliorer les conditions du trafic ou d'augmenter les facilités de transport des produits périssables? Votre compagnie est une compagnie progressive?—R. C'est là une production des faits qui ne nous rend pas justice. Il y a eu la plus étroite coopération entre notre compagnie et les représentants du ministère de la Marine et des Pêcheries pour arriver à assurer les plus grandes facilités que l'on

[John Pullen.]

puisse obtenir pour le transport, dans les conditions dans lesquelles nous nous trouvions. Il nous a été impossible de voir toujours du même œil que les représentants du ministère au sujet des taux à imposer.

Q. Qui fournit le wagon?—R. La compagnie de chemin de fer et non la compagnie de messageries.

Q. Et il s'en trouve un nombre suffisant sur la ligne de l'Intercolonial?—R. Actuellement oui, d'après ce que j'en sais.

Q. Je veux dire un nombre suffisant de wagons réfrigérateurs?—R. Je le crois.

Q. Et de wagons de messageries?—R. Je le crois aussi.

Q. Sont-ils en assez bon état pour faire partie d'un train rapide de messageries? —R. Quelques-uns des wagons que la compagnie de l'Intercolonial mettait sur ses trains il y a deux ou trois ans, ne pouvaient pas être acceptés, pour ce qui est du mode de construction, par la compagnie du Grand-Tronc pour le transport des voyageurs. Les objections de la compagnie ont été formulées et envoyées au bureau de direction de la compagnie de chemin de fer, mais je n'ai jamais appris si la direction du chemin de fer a adopté les représentations tendant à inaugurer un changement dans la construction du wagon. Je ne doute pas que ces représentations aient été suivies.

Q. Quelles étaient les objections que l'on faisait au sujet des wagons?—R. Ces objections étaient purement d'ordre mécanique, technique. Je crois qu'il s'agissait de la construction des trucks sous les wagons. Si vous désirez avoir des renseignements exacts sur ce point, je puis vous communiquer une lettre écrite à moi-même par le vice-président Kelly à ce sujet.

Q. Prétendait-on que ces wagons n'étaient pas suffisamment solides?—R. C'était justement là l'objection de la compagnie qui se basait sur ce que ces wagons n'étaient pas suffisamment solides pour entrer sur nos trains engagés sur la ligne du Grand-Tronc.

Q. Et avez-vous entendu dire que l'on ait fourni des wagons perfectionnés?—R. Non, monsieur Sinclair. Il se peut que M. Found en ait entendu parler.

M. FOUND: Je ne possède pas là-dessus de renseignements certains. Je crois savoir que la compagnie de l'Intercolonial a pris des mesures pour assurer la construction de nouveaux wagons mais je ne sache pas que l'on ait mis de ces wagons en service.

Par M. Sinclair:

Q. Je crois savoir que les gens de la compagnie de chemin de fer ont fait de l'opposition en prétendant que l'installation de wagons réfrigérateurs sur les trains rapides pouvaient mettre le trafic dans des conditions d'insécurité, et je désire savoir ce que vaut cette objection, si elle est sérieuse ou non?—R. Oui, elle est réellement sérieuse, M. Sinclair.

Par le Président:

Q. Sur quoi repose cette objection?—R. L'objection?

Q. Oui?—R. Je ferais peut-être bien de faire lecture de la lettre de M. Kelly.

Q. Ne pouvez-vous nous en indiquer le point capital?—R. Non, je ne le puis il est couché en termes de mécanique.

Le PRÉSIDENT: M. Sinclair, quand vous avez abordé ce sujet avec le témoin, ce dernier allait mettre au dossier un mémoire qu'il avait par devers lui. Nous pourrions peut-être régler cette affaire immédiatemest.

Par M. Sinclair:

Q. Oui, renseignez-nous au sujet du service fait par les wagons réfrigérateurs.—R. Ce service existe en vertu de l'arrangement passé avec le ministère de la Marine et des Pêcheries il y a quelque deux ou trois ans et auquel on a fait allusion. J'ai par devers moi un état indiquant le nombre de livres de poisson expédiées par semaine et

[John Pullen.]

destinées à Montréal, et, mis à part, la quantité de poisson dirigée sur certains points situés à l'ouest de Montréal; on trouve aussi, mis séparément, les quantités transportées par la compagnie du *Canadian Express* et celle du *Dominion Express*, le tout inséré de façon à indiquer la quantité totale. Le premier état couvre la période qui court du 9 août 1913 au 31 janvier 1914, soit 26 semaines, le 9 août se trouvant être la date à laquelle le premier wagon fut mis sur les trains en vertu de l'arrangement passé avec le ministère. A Montréal la *Canadian Express* a transporté une moyenne de 1,645 livres, et la *Dominion Express* 5,522 livres, soit un total de 6,987 livres en moyenne par semaine. Ceci pour Montréal seulement. Quant aux endroits situés à l'ouest de Montréal, la moyenne totale a été de 6,302 livres, les deux moyennes arrivant à former un total de 13,289 livres. Le résultat de ces données indique que, pour Montréal seulement, la moyenne a été—sérieusement moindre—que les 10,000 livres minima que le gouvernement se portait garant de protéger. Mais, si l'on ajoute au trafic de Montréal celui des endroits situés à l'ouest de Montréal et qui comprendraient Toronto, on se verrait en face d'une moyenne qui s'élève à 13,289 livres, soit plus que le minimum protégé par le Gouvernement, ce qui me porte à croire que, pour cette période, le Gouvernement n'aurait pas à faire de déboursés pour couvrir la protection qu'il promettait, si ce n'est dans des cas très rares. Tout cela fait, pour la première année des opérations, une période de 26 semaines.

Je possède de plus un autre état, réuni de même façon, couvrant la saison qui succédait immédiatement à cette dernière et qui commençait au 30 mai 1914 pour courir jusqu'au 16 janvier 1915, soit une période de 34 semaines. Cette saison a été un peu plus longue que l'autre qui commençait en août, vu que cet état commence en mai. La moyenne du transport fait à Montréal, et ce sans faire entrer les détails, a été de 5,362 livres. A l'ouest de Montréal, elle a été de 5,060 livres, soit un total de 10,422 livres pour les deux directions, la moyenne par semaine pour cette saison restant au-dessus du minimum de 10,000 livres protégées par le Gouvernement, de sorte que je suis prêt à croire qu'il ne s'est pas présenté beaucoup de cas où, même dans cette période il ait eu à nous faire profiter de sa protection. Mais il est de fait que la moyenne totale pour la deuxième saison a été moindre que le total de la première saison, ce qui prouve que le système de wagons établi par le ministère, d'accord avec les compagnies de chemins de fer et de messageries, n'a pas été exploité de façon aussi considérable durant la deuxième saison que durant la première.

Q. Comment expliquez-vous ceci?—R. Je ne sais pas si la production du poisson y a été pour quelque chose ou non; sur ce point je ne possède pas de données satisfaisantes; mais, j'ai appris, à l'époque de l'enquête, la raison de cet état de choses—à savoir que les expéditeurs eux-mêmes, au lieu de garder leur poisson pour l'expédier par ce wagon hebdomadaire, préféraient l'expédier tous les jours à mesure qu'il leur arrivait et l'expédiaient par le wagon ordinaire de messageries sans attendre l'autre wagon; et l'importance de ces expéditions de chaque jour a eu naturellement pour effet de diminuer le poids que transportait le wagon hebdomadaire.

Q. Votre état mentionne-t-il la quantité de poisson expédiée à Québec ainsi qu'à certains points situés le long de la ligne de l'Intercolonial, je veux parler des expéditions par messageries?—R. Pour ce qui est de Québec, je n'en suis pas très certain, je ne crois pas même que cette ville y entre, mais à tout événement le transport fait à Québec serait comparativement minime. Il ne comprend aucun chiffre pour des destinations à l'est de Québec sur l'Intercolonial.

Q. Ne se fait-il pas des expéditions considérables d'Halifax à des villes situées entre Halifax et Montréal?—R. Je ne serais pas prêt à déclarer qu'il s'est fait des expéditions considérables à ces endroits, M. Sinclair.

Q. Je veux parler d'expéditions par messageries?—R. C'est ce que je pense, elles n'ont pas été considérables.

Q. Vous ne savez rien à ce sujet?—R. Je n'ai vu aucune statistique là-dessus mais, à en juger par des renseignements généraux, il me semble que c'est ce que je dois croire.

[John Pullen.]

Par le Président:

Q. Avec cette preuve de l'augmentation du commerce du poisson que vous portez sur vous,—car, bien que les chiffres que vous nous avez fournis n'indiquent pas une augmentation, il reste que la raison pour laquelle la quantité de poisson expédiée chaque semaine dans ce wagon a été moindre au lieu d'être plus grande, à la fin de la période durant laquelle il a fait partie des trains, a été que le commerce a augmenté et que les gens expédiaient leur poisson tous les jours par wagons de messageries—en tenant compte de l'augmentation des affaires, ne croyez-vous pas que, afin de donner un plus grand encouragement, il serait bon de mettre sur les trains un wagon quotidien de messageries et d'indiquer en même temps un minimum de 10,000 livres?—R. Je ne crois pas que l'état des affaires encourage une compagnie de chemin de fer à mettre en service un wagon quotidien de messageries, monsieur le Président. Nous possédons des chiffres qui indiquent ce qu'a été la moyenne hebdomadaire.

Q. Mais, comme vous le dites, cette moyenne hebdomadaire a été en diminuant à cause de l'augmentation dans la quantité de poisson expédiée de jour en jour?—R. Oui, je le crois.

Q. En d'autres termes, afin de faire parvenir au consommateur du poisson en bon état vous ne pouvez pas garder ce poisson pendant un temps indéfini, mais il vous faut l'expédier aussi rapidement qu'il est possible de le faire. Il s'en suit que le poisson expédié tous les jours dans des conditions normales, arrive au consommateur en meilleur état que le poisson qui serait expédié toutes les semaines. Maintenant, comme le goût pour le poisson augmente dans l'intérieur du pays, le commerce de ce crustacé augmente, et comme ce genre de commerce a pris des proportions telles qu'il nous semble nécessaire de lui accorder de plus grandes facilités, je vous demande encore s'il est possible de diminuer le poids d'un chargement complet en tenant compte de ce que les expéditions quotidiennes augmenteraient de ce chef?—R. Abaisser le poids d'un chargement complet?

Q. Oui, l'abaisser à 10,000 livres?—R. Monsieur le Président, nous l'avons déjà abaissé à 10,000 livres en vertu de l'arrangement conclu avec le gouvernement.

Q. Je ne parle pas de l'arrangement conclu avec le gouvernement, je parle de vous faire adopter un taux ordinaire de chargement de 10,000 livres?—R. Il nous est bien indifférent de savoir de quelle source nous vient le profit, si ce profit nous arrive du public ou du gouvernement. Nous abaisserons le poids minimum à 10,000 livres pourvu que nous en retirions quelque revenu.

Par M. Chisholm (Antigonish):

Q. Cela revient à dire que le transport par fret augmentera si vous faites circuler des wagons tous les jours?—R. Le commerce du fret augmentera?

Q. Les expéditeurs enverront plus de poisson?—R. Oh, vous voulez parler de la quantité de poisson?

Q. Oui?—R. Si l'on prend les consignations totales hebdomadaires de poisson et qu'on les divise en six parties égales, soit une partie pour chacun des six jours de la semaine, on se rendra compte immédiatement qu'il ne se ferait pas assez d'expéditions quotidiennes pour permettre aux compagnies de chemins de fer de mettre un wagon sur leurs trains à moins qu'il n'existe une garantie quelconque au sujet du poids minimum par wagon.

Par le Président:

Q. Bien, vous établissez un taux de chargement complet en le basant sur le poids de 10,00 livres, et ce taux se trouve être différent du taux qui s'applique à un chargement moindre que le chargement complet?—R. Nous croyons, monsieur le Président, que le taux actuel de $1.50 les 100 livres est un taux convenable même pour les chargements de 10,000 livres.

[John Pullen.]

Q. Votre décision à ce sujet est-elle finale? Avez-vous assez scrupuleusement étudié l'état de votre commerce pour être en mesure de dire que ce que vous avancez est réellement le cas?—R. J'ai analysé avec soin la nature de notre commerce, j'ai aussi analysé et comparé ce taux à d'autres taux, et j'en suis arrivé à ceci, que le taux de $1.50, de Mulgrave à Montréal, est équitable et raisonnable même pour un chargement de 10,000 livres.

Par M. Sinclair:

Q. Quel serait le taux pour 15,000 livres?—R. Le taux serait le même.

Q. Ne serait-il pas un peu moindre?—R. Non.

Par M. Kyte:

Q. Pour 50,000 livres le taux ne serait-il pas un peu moindre?—R. Je ne le crois pas, M. Sinclair, pour cette raison que le taux actuel de $1.50 les 100 livres est aussi bas sinon plus bas, par messageries, que tous les taux en existence sur ce continent.

Q. Pour le taux de chargement complet vous ne mettez rien autre chose que du poisson dans ce wagon?—R. Non.

Q. Seriez-vous prêt à dire que 10,000 livres serait le poids minimum?—R. Nous sommes disposés à appliquer le taux actuel à un chargement minimum de 10,000 livres.

Q. Quand vous avez à faire le transport de consignations arrivant au total de 20,000 livres, vous retirez deux fois l'argent de 10,000 livres?—R. Naturellement, mais nous transportons aussi un poids double et nous faisons un service double.

Q. Les compagnies de chemins de fer transportent le fret et vous ne faites rien dans ce sens?—R. Oui.

Q. Vous ne donnez rien en retour de l'imposition que vous faites du taux sur les 10,000 livres?—R. Je vous demande pardon?

Q. Que faites-vous?—R. Nous prenons toutes les responsabilités.

Q. Où se trouve la responsabilité en plus pour 20,000 livres que pour 10,000 livres?—R. Nous nous chargeons de tout le transport à Mulgrave, nous faisons tout le transport et le déchargement à Montréal de même que le camionnage, et nous prenons toutes les responsabilités au sujet du transport fait en toute sécurité de ces marchandises.

Q. N'en est-il pas de même dans un cas comme dans l'autre?—R. Non, pardonnez-moi, il n'y a pas le même service dans un cas comme dans l'autre.

Q. Votre profit est exactement le même?—R. Exactement—je ne parle pas du profit net, il s'agit des recettes brutes.

Q. Pouvez-vous accorder une réduction?—R. Non, parce que, actuellement, le taux est suffisamment bas.

Q. Toute la question est de savoir si les compagnies de messageries retireraient du profit à abaisser leurs taux?—R. Si le comité veut me donner son attention quelques moments, je vais lui donner une idée quelconque des taux.

Le PRÉSIDENT: Nous désirerions recevoir tous les renseignements que vous êtes en état de nous donner. Vous pourriez peut-être les donner en résumé pour la gouverne du comité puis remettre vos statistiques aux mains du sténographe?—R. Voici, mes statistiques couvrent une série de taux pour plus d'un réseau, mais afin de donner un exemple typique de la nature de la question qui se pose devant nous, je prendrai simplement le taux qui s'applique de Mulgrave à Québec, Montréal et autres endroits, parce que ces endroits ont fait l'objet de la discussion. J'ai ici un état préparé par la compagnie *Canadian Express* et qui indique le taux de messageries par 100 livres de Mulgrave, N.-E., pour des marchandises et des comestibles tombant sous l'échelle "N"; j'ai aussi les taux spéciaux de commodité pour le poisson de même que les taux de fret pour le poisson, chargements complets et chargements incomplets. Cet état indique aussi le nombre de milles de Mulgrave aux divers lieux de destination du poisson. Je devrait peut-être donner quelques explications avant que de soumettre ces chiffres au comité.

[John Pullen.]

ANNEXE No 3

Q. Pouvez-vous nous soumettre vos chiffres dans l'état où ils sont?—R. Oui, ces chiffres sont très faciles à comprendre. Si vous me permettez de donner certaines explications, je vous dirai que la distance entre Mulgrave et Montréal est de 884 milles, et le taux officiel par mille, qui se trouve être le taux maximum qu'il est possible d'imposer, est de $2.75 les 100 livres. Le taux des marchandises, qui est le taux applicable à toutes les catégories de marchandises, est de $2.75 les 100 livres. Le taux des comestibles de l'échelle " X ", introduit sous ce titre dans cette statistique, constitue la liste de commodité des taux donnés par les compagnies canadiennes de transport et approuvée par la Commission des chemins de fer, et comprend toutes les autres classes de comestibles et les produits de la ferme tels que les légumes, le beurre, les œufs et tous autres produits qui peuvent entrer sous la classification du poisson.

Par M. Copp:

Q. Quand ces taux ont-ils été approuvés?—R. Il y a quelques années à la suite d'une longue conférence tenue devant le juge Mabee en 1911, je crois. L'échelle, que l'on appelle " X " et qui a son taux spécial sur les produits comestibles transportés de Mulgrave à Montréal, est de $2 les 100 livres, et, à moins qu'on ne l'applique séparément et de façon toute spéciale, ce taux de l'échelle " X " devrait s'appliquer au poisson et il se trouverait alors être de $2 les 100 livres. Mais afin d'aider et d'encourager le transport du poisson, les compagnies de messageries ont fait une diminution personnelle des taux et les ont porté de $2 à $1.50 les 100 livres, ce qui fait une diminution qui a pour effet de porter le taux sur le poisson de 45 cents plus bas que les taux maximums officiels par mille que d'après l'échelle des taux approuvés par la compagnie de chemin de fer, nous pouvions imposer.

Par M. McCurdy:

Q. Pouvez-vous donner le taux minimum que ces compagnies ont pu exiger?—R. Vous voulez parler du taux minimum par paquet?

Q. De même que vous nous avez fait connaître le taux maximum que vous pouviez imposer et qui se chiffre à $1.75, dites-nous quel est le taux le moins élevé que vous ayez jamais imposé?—R. Je crois que c'est 40 cents.

Q. Et $1.75 est le taux maximum?—R. Pour cette distance de 884 milles, vous voulez dire?

Q. Dois-je comprendre que le taux maximum pour la distance de 884 milles est de $2.75?—R. Oui.

Q. Et le taux de commodité est de $2?—R. Oui.

Q. Et le taux le plus bas pour toute espèce de transport est de 40 cents?—R. Le taux le plus bas que l'on impose pour les distances les moins longues est de 40 cents. Tous nos taux sont basés sur la distance en milles.

Par le Président:

Q. Je crois que ce que M. McCurdy désire savoir est si, pour cette distance, il existe un taux plus bas que $1.50?

Par M. McCurdy:

Q. Ma question est celle-ci: quel est le taux le plus bas que votre compagnie impose pour le transport d'un paquet de 100 livres sur une distance de 884 milles?—R. Je ne crois pas que, dans ce pays, aucune compagnie de messageries transporte aucun article pour cette distance à un taux plus bas que $1.50, qui est le taux actuellement en vigueur pour le poisson. En d'autres termes, je suis personnellement d'avis que le taux du poisson de $1.50 est le taux le plus bas que l'on puisse imposer pour cette distance dans n'importe quelle partie du pays.

[John Pullen.]

Q. Quels seraient vos taux pour le fer en gueuse?—R. Le fer en gueuse ne se transporte pas par les messageries, mais si du fer en gueuse devait partir aujourd'hui de Mulgrave pour Montréal par les messageries, on imposerait un taux de $2.75 les 100 livres.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous, s'il vous plaît, commencer l'explication de votre échelle des taux?—R. Ce taux de $1.50 les 100 livres sur le poisson est de 45 cents plus bas que le taux ordinaire que la loi permet d'imposer; il est de 45 cents plus bas que celui qui s'applique aux marchandises ordinaires et de 25 cents plus bas que celui que l'on impose sur les produits comestibles. C'est pourquoi nos prétentions sont que nos taux sont extrêmement bas, si l'on tient compte de la distance sur laquelle les marchandises doivent être transportées, et que l'on ne devrait pas nous demander, en toute justice, de diminuer ce taux ou de diminuer nos revenus par wagon mis en service et de les amener au-dessous de l'échelle à laquelle on en est venu avec le gouvernement au sujet d'un wagon de 10,000 livres.

Le PRÉSIDENT: Le surintendant des pêcheries, M. Found désirerait vous poser une question.

Par M. Found:

Q. J'ai à l'esprit une déclaration que vous venz de faire à l'effet que ce taux sur le poisson est aussi bas que tout taux en vigueur dans n'importe quelle partie de ce continent par mille de wagon?—R. Je vous demande pardon, je n'ai jamais dit cela.

Q. Qu'avez-vous dit?—R. Je n'ai pas dit par mille de wagon de messageries.

Q. Ce que j'ai à l'esprit est le taux en vigueur, disons de Prince-Rupert à Montréal ou de Prince-Rupert à Boston, en regard des taux de Mulgrave à Toronto suivant les distances.—R. Voici, monsieur le président, je suis aise de savoir que M. Found m'ait donné l'occasion d'expliquer devant ce comité ce qui a trait au taux en vigueur à partir de Prince-Rupert et qui se rapporte à cette enquête et que, enfin, le comité doit savoir. Et tout d'abord, le poisson qui se prend en plus grande quantité sur la côte du Pacifique et qui est expédié par messageries vers l'est, est le flétan. Il se rencontre du saumon mais en petite quantité relativement au reste. Au début de l'expédition du flétan, de la côte du Pacifique aux rives de l'Atlantique, on a eu recours au service des trains de fret sur les lignes du Northern-Pacific et du Great-Northern, il y a de cela quelques années. Je ne sais rien du temps que prenait le transport, mais on peut dire que ce temps allait de huit à dix jours. Ce service a été suivi de celui des messageries. Quand la compagnie du *Great Northern Railway* établit pour la première fois le service de fret, ses wagons allaient jusqu'à Saint-Paul sur des trains de voyageurs. Cet endroit constituait le terminus de cette compagnie. Outre ces trains, je crois que ceux de fret comportaient aussi des wagons de poisson. Mais pour ce service combiné, partie pour voyageurs et partie pour fret, on imposa un taux de $3 les 100 livres de Seattle à New-York par voie de Saint-Paul et en passant par Chicago. Ce taux devint la base des taux de messageries adoptés par toutes les autres compagnies de messageries faisant du service entre Seattle et New-York, et ce jusqu'à nos jours. Dans la suite l'industrie du poisson s'est développée sur la côte du Pacifique-Canadien. Il devint nécessaire, dans l'intérêt des marchands de poisson établis à Vancouver et de leurs supporteurs qui n'étaient pas disposés à verser beaucoup d'argent dans l'industrie du poisson, de faire en sorte qu'ils fussent certains que partout où ils voudraient expédier du flétan pris dans les eaux canadiennes de Vancouver à New-York, ils ne se verraient pas dans l'obligation de payer des taux plus élevés aux messageries que ceux que l'on iimposait à leurs compétiteurs expédiant du poisson de Seattle, et ce bien que la distance en milles de Vancouver à New-York par voie de Chicago et de Saint-Paul fût beaucoup plus grande que celle de Seattle à New-York. C'est ainsi que le taux uniforme de $3 fut établi à partir de Vancouver comme il avait été établi déjà à partir de Seattle. Les choses allèrent leur train pendant quelques années jusqu'à l'achèvement de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique à Prince-Rupert.

[John Pullen.]

Quand la compagnie de messageries commença à s'occuper du trafic du poisson à partir de Prince-Rupert, nous avions devant nous la même question à solutionner que celle qui se présenta auparavant à la Dominion Express à Vancouver. Nous désirions voir de gros marchands de poisson s'établir à Prince-Rupert. Nous désirions les voir s'établir en cet endroit et placer leur argent dans une entreprise lancée à cet endroit même, et il nous fallut naturellement, comme cela avait été le cas pour ceux dont j'ai parlé, les assurer que les taux, de Prince-Rupert à New-York, ne seraient pas plus élevés que ceux que nous imposions à leurs compétiteurs, de Vancouver à Seattle, en dépit du fait que la distance en milles à partir de Prince-Rupert était de plusieurs cents milles plus considérable que la distance à partir de Vancouver, et de plusieurs cents milles également que la distance à partir de Seattle. De sorte que c'est entièrement à la compétition que l'on doit ce taux et que c'est à elle que les compagnies de chemins de fer doivent, en transportant le poisson à partir de Prince-Rupert, de faire face à cette concurrence. Je vous ai donné là des renseignements afin de vous faire comprendre l'origine de ce taux et parce qu'il est nécessaire de prouver que, dans un cas, la distance en milles n'est pas la raison déterminante de la fixation des taux de messageries.

Par M. Kyte:

Q. Vous voulez laisser entendre que la compétition est une raison déterminante au même degré que la distance en milles?—R. De fait, la compétition est le facteur décisif de la fixation des taux.

Q. Mais vos profits, dans ce genre de transport, se basent sur le prix que vous imposez, que ce prix soit le résultat de la compétition ou non.—R. Ce taux a été établi sans égard à la question de savoir s'il y avait du profit ou non dans cette affaire.

Par le Président:

Q. N'est-il pas vrai que, si vos taux de l'ouest n'étaient pas rémunérateurs, il vous faudrait établir dans l'est tels taux qui pussent contrebalancer la perte encourue dans l'ouest?—R. Je ne dis pas que nos taux de l'ouest ne sont pas rémunérateurs.

Par M. Kyte:

Q. Voulez-vous bien dire devant ce comité ce que le taux basique, imposé au sujet du trafic qui se fait entre Prince-Rupert et New-York, représenterait au point de vue du transport, en se basant sur la durée du transport.—R. Prenez-vous la distance réelle en miles entre Prince-Rupert et New-York?

Q. En prenant cette distance pour point de comparaison, quel serait le taux de Halifax à Montréal?—R. Il faudrait faire un calcul.

Q. Je crois qu'il serait bon de faire ce calcul. Quelle est la distance en milles entre Prince-Rupert et New-York?—R. Je ne saurais le dire. Je sais quelle est celle entre Prince-Rupert et Montréal.

Q. Quelle est-elle entre Prince-Rupert et Montréal?—R. Elle n'est pas tout à fait aussi considérable entre Montréal. De Prince-Rupert à Montréal, la distance est de 3,336 milles.

Q. Et entre New-York?—R. Ajoutez 500 milles au chiffre que je viens de vous donner et vous aurez une idée approximative de la distance entre New-York.

Q. Soit 3,486 milles pour lesquels vous imposez un taux de $3 les 100 livres.

Par le Président:

Q. Avez-vous les chiffres des transports de l'ouest?—R. De Prince-Rupert, oui.

Q. Ces chiffres sont assez importants, n'est-ce pas?—R. Je serais aise de donner des chiffres au comité pourvu que ces chiffres n'allassent pas au dossier.

[John Pullen.]

Q. Si vous désirez que nous gardions ces chiffres pour nous, je crois que le comité serait disposé à voir à ce qu'ils ne fassent pas partie du dossier.—R. Il me fera grand plaisir, monsieur le président, de vous soumettre, ainsi qu'aux autres membres du comité, des données qui indiqueront le chargement complet et le chargement incomplet de poisson de Prince-Rupert à partir du temps où nous avons commencé ce rapport jusqu'aujourd'hui. Mais, avec votre permission, je voudrais que ces données fussent soustraites au dossier parce qu'il s'agit ici d'une affaire de concurrence et nous n'aimons pas que nos adversaires sachent à quoi s'en tenir sur nos transports pour n'importe quel cas.

Par M. Sinclair:

Q. Vos chiffres donnent-ils la quantité de poisson?—R. Le président a demandé si j'avais des chiffres donnant la nature du transport du poisson de Prince-Rupert et la quantité de poisson. Je possède ces données, mais je désirerais les réserver pour la gouverne des membres seuls de ce comité et ne pas les faire connaître au public.

Le PRÉSIDENT: Je crois que, s'il existe dans l'esprit du témoin des raisons qui font qu'il ne serait pas à propos de faire entrer ces données au dossier, nous ne devons pas le presser pourvu qu'il nous les fournisse privément et qu'il fournisse une copie de ces données pour que nous les mettions au dossier du Ministère.

Le TÉMOIN: Oui, et pour la gouverne des membres de ce comité.

Par M. Sinclair:

Q. Ce trafic de Prince-Rupert se fait-il par trains rapides ou par fret?—R. Je ne possède pas de renseignements au sujet du transport par fret, M. Sinclair.

Q. Il n'existe pas de trains rapides ordinaires faisant le trajet entre Prince Rupert et New-York?—R. Oui.

Q. Un train quotidien?—R. Non, un train qui circule trois fois par semaine.

Q. Et est-ce sur ces trains que se transporte le poisson?—R. Sur ces trains ou sur des sections de ces trains ou encore sur des trains qui se raccordent à ces derniers.

Q. Ne vient-il pas une partie de ce poisson sur les trains ordinaires de fret?—R. Il n'y vient pas de poisson expédié par grande vitesse.

Q. Je comprends.—R. Il se fait du transport de poisson par les trains de marchandises, mais ce poisson est, généralement parlant, de flétan congelé. Le poisson frais prend d'ordinaire la voie de grande vitesse.

Q. Et le poisson que transporte votre compagnie est expédié par grande vitesse?—R. Exactement.

Q. On nous a dit l'autre jour que l'on expédiait du poisson par chargement complet de Lockeport, N.-E., à Montréal—je ne crois pas que ce soit par votre compagnie—et que l'expéditeur s'attendait à retirer le bénéfice de l'aide du Gouvernement.—R. La diminution d'un tiers.

Q. Oui, et on lui a imposé le plein montant. Le Gouvernement a refusé d'accorder le bénéfice de la diminution parce qu'il s'agissait d'un chargement complet. Apparemment cet homme s'est trouvé dans des conditions pires que s'il avait expédié par petite quantité?—R. Je crois que c'est là l'arrangement consenti par le Gouvernement.

Q. Croyez-vous que cette attitude soit raisonnable?—R. Je préférerais n'avoir pas à donner mon opinion à ce sujet.

M. McCURDY: Les actes parlent plus haut que les paroles.

M. SINCLAIR: Nous en avons été tout estomaqués aussi.

M. FOUND: Finalement, le Gouvernement a payé un tiers des impositions sur ce wagon. Le Gouvernement a d'abord refusé son aide parce qu'il estimait et qu'il espérait que la compagnie de messageries serait amenée à accorder des taux de chargement complet, mais, quand cette dernière eût absolument refusé ces taux et ce après une

[John Pullen.]

attente assez longue, le Gouvernement n'a pas voulu placer la compagnie dans une position fausse.

Le PRÉSIDENT: Vous avez payé le tiers?

M. FOUND: Oui, finalement.

Par le président:

Q. Je désire poser au témoin une ou deux questions à ce sujet, à propos de l'échelle qu'il nous a donnée des taux de messageries de Mulgrave à Montréal. Quand vous déclarez, M. Pullen, que vous placez le poisson sur le tableau des taux de commodité, qui est de $1.50 les 100 livres de Mulgrave à Montréal, soiti 25 cents par 100 de moins que l'échelle "N", qui s'applique aux taux ordinaires des comestibles—vous rendez-vous compte qu'il se produit une sérieuse diminution du poids du poisson à partir du moment où il est installé dans votre wagon, disons à partir de Mulgrave, et le moment où vous en faites la livraison à Montréal?—R. Il se peut qu'il se produise une diminution dans le poids réel du poisson et il n'y a aucun doute également qu'il se produit une diminution provenant de la fonte de la glace.

Q. A-t-on eu égard à cet état de choses à l'époque où l'on a établi ces taux au sujet desquels vous déclarez qu'ils sont moindres que les taux ordinaires de commodité?—R. Oui, je m'imagine qu'on l'a fait. Je ne me trouvais pas engagé dans cette affaire dans le temps, mais le comité se rendra peut-être compte que les taux de $1.50 ne s'appliquent pas au poids brut de la boîte contenant le poisson mais bien seulement au poids net du poisson placé dans la boîte. Ainsi, la boîte ordinaire constituant un poids brut, disons de 450 livres, peut comprendre, mettons, une moitié de poisson alors que l'autre moitié du poids est prise par la glace et par la boîte elle-même, et les impositions que nous faisons seraient alors prises sur le poids seul du poisson.

Q. De fait, la différence entre le poids brut et le poids net n'irait pas jusqu'à 50 pour 100?—R. Je pourrais à ce sujet donner au comité quelques renseignements certains mais je ne les ai pas sur moi.

Q. Mais il existe entre ce que l'on peut appeler le poids net de poisson expédié par le marchand et le poids qui arrive au consignataire à Montréal, une différence très sérieuse; et un témoin nous a déclaré ici sous serment, il y a à peine trois ou quatre jours, que cette différence va jusqu'à 10 ou 15 pour 100. Quelle est la distance parcourue par votre compagnie sur les lignes de chemin de fer du Gouvernement?—R. Vous voulez parler de l'Intercolonial?

Q. Oui?—R. Nous exploitons toutes les lignes de l'Intercolonial de Sydney à Montréal.

Q. Vous vous servez aussi des lignes du Transcontinental, je suppose?—R. Nous allons partout où, à l'heure actuelle, il se fait de l'exploitation de chemins de fer, nous allons aussi sur le chemin de fer du Transcontinental-national.

M. SINCLAIR: Vous pourriez demander à monsieur le président quelle part va au gouvernement et quelle part à la compagnie?

Par le Président:

Q. Pourriez-vous nous le dire, M. Pullen?—R. Je le puis mais je me demande s'il serait bien à propos de donner ces chiffres vu qu'il s'agit ici d'un article de contrat passé avec le Gouvernement, et il se peut que je ne doive pas parler sans le consentement du gouvernement.

Q. Je suis d'avis que nous pouvons prendre la responsabilité d'apaiser le gouvernement au cas où ce dernier ne serait pas satisfait?—R. Si vous croyez que ce renseignement soit important je serai aise de vous le donner.

Q. Je crois que ce renseignement est important?—R. Quelle est la question monsieur le président?

Q. Quelle est la part des revenus faite entre votre compagnie et le chemin de fer?—R. Vous appliquez ces revenus au trafic spécial du poisson?

[John Pullen.]

Q. Nous pouvons l'appliquer au trafic du poisson, si vous le désirez, avant toute autre chose.

Par M. Sinclair:

Q. Quel est ce percentage?—R. Quant au poisson transporté par wagon ordinaire de messageries et non par wagon subventionné par le gouvernement, le partage fait entre le chemin de fer du gouvernement et la compagnie de messageries est de 50 pour 100 chaque partie. Quant au poisson transporté par wagon subventionné par le gouvernement, il n'existe pas de percentage indiqué mais une imposition minima faite par le chemin de fer du gouvernement de 90 cents les 100 livres et $50 par wagon de Mulgrave à Montréal, ce qui est beaucoup plus élevé que les 50 pour 100.

Par le Président:

Q. Vous faites ce versement entre les mains du gouvernement?—R. Oui.

Par M. Sinclair:

Q. Il se peut que le gouvernement fasse des impositions trop élevées?—R. Je ne dis pas que le gouvernement fait des impositions trop élevées.

M. SINCLAIR: Il se peut que nous puissions obtenir une diminution.

Par le Président:

Q. Vous transportez le poisson sur les lignes du gouvernement entre Mulgrave et Montréal, soit sur une distance de 884 milles?—R. Oui.

Q. Combien de fonctionnaires ou d'employés avez-vous dans ce district?—R. Je ne puis répondre à cette question; je pourrais cependant dire le nombre des fonctionnaires. Nous avons un surintendant à Saint-Jean et cet homme exerce sa juridiction à l'est de la Rivière-du-Loup. Nous avons deux agents de route dont le travail consiste à aider le surintendant et à surveiller l'activité du commerce local. Nous avons quantité d'agents à salaire aux principaux endroits. Dans la plupart des cas et pour la plupart des stations, nous avons les services des agents du gouvernement et nous leur accordons une remise sur le commerce de messageries. A l'ouest de la Rivière-du-Loup, le territoire retombe sous la juridiction d'un autre surintendant dont les quartiers généraux se trouvent à Montréal, et ce dernier, à son tour, a sous ses ordres un aide de même que trois ou quatre agents de route qui, à leur tour, exercent leur juridiction sur les chemins de fer du gouvernement, sur l'Intercolonial et sur une partie du Transcontinental-National, en outre d'une certaine partie de la distance en milles sur le chemin de fer du Grand-Tronc qui fait partie du même territoire, enfin il existe d'autres fonctionnaires à part ceux que je viens de nommer.

Q. Naturellement, à part, n'est-ce pas, du personnel des quartiers-généraux. Pour le commerce que vous faites entre Mulgrave et Montréal, vous avez à votre disposition les employés de district que vous venez de nommer?—R. Oui.

Q. Avez-vous en sus beaucoup d'autres employés?—R. Il y a les messagers sur chaque train naturellement.

Q. Est-ce votre compagnie qui les emploie et les paie?—R. C'est la compagnie de messageries.

Q. Outre les fonctionnaires que vous avez mentionnés et les messagers, l'Intercolonial en a suffisamment lui-même pour voir aux exigences du service?—R. Sans aucun doute. Pardon, permettez que j'ajoute ceci: De fait il y a à parler des déboursés, et je suppose que c'est là que vous voulez en venir, qui se rattachent au transport et au camionnage à Montréal, et tout cela ajoute aux déboursés officiels.

Q. Ces travaux sont exécutés par d'autres employés de votre compagnie?—R. Oui.

Q. Et non par les employés de la compagnie de chemin de fer?—R. Non.

[John Pullen.]

Q. Alors si la compagnie de chemin de fer réorganisait son personnel de façon assez sérieuse, il lui serait possible d'exploiter un service de messageries entre Mulgrave et Montréal?—R. Tout à fait. Nous ne sommes pas les seuls qui aient des connaissances et de l'expérience.

Q. Vous donnez, n'est-ce pas, un sens à la Pickwick à ce que vous venez de dire? Le commerce de votre compagnie de messageries serait-il désorganisé si le Gouvernement établissait un service de messageries entre Mulgrave et Montréal? Cette initiative nuirait-elle sérieusement à votre commerce de messageries?—R. La compagnie Canadian Express existerait tout de même au cas où elle cesserait de se servir des chemins de fer du gouvernement, vu qu'elle a à sa disposition une étendue considérable de parcours sur les lignes du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, mais il importe beaucoup, je crois, aux expéditeurs de pouvoir bénéficier du service, du service direct, que fournit la compagnie *Canadian Express* pour certains points des Provinces maritimes et à partir de ces points.

Q. La compagnie *Canadian Express* et la compagnie *Dominion Express* ont toutes deux un service de trains entre Halifax et Montréal sur les lignes de l'Intercolonial, n'est-ce pas?—R. La compagnie *Canadian Express* se sert des lignes de l'Intercolonial et la compagnie *Dominion Express* se sert des lignes de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien.

Q. Et la raison pour laquelle nous ne pouvons profiter des effets de la compétition est qu'à Moncton les lignes se divisent et le service pour Montréal se fait sur deux lignes différentes—R. Je ne sais ce que l'on veut dire par "ne pas profiter des effets de la compétition". Vous avez le service de deux chemins de fer.

Q. Vous parliez de taux compétitifs quand vous faisiez allusion aux taux peu élevés de transit du Pacifique à New-York?—R. Oui.

Q. Vous disiez que ces taux étaient basés sur la compétition. Or, si le chemin de fer du gouvernement se disposait à organiser un service de messageries entre Mulgrave et Montréal, bien que cette initiative n'eût pas nécessairement pour effet de ruiner le commerce de votre compagnie, comme vous venez de l'affirmer catégoriquement, cela aurait toujours pour effet de créer cette concurrence qui arriverait à imposer des taux plus abordables, n'est-ce pas?—R. Il est parfaitement possible que le chemin de fer du gouvernement puisse s'acquitter du service des messageries gratuitement.

Q. Est-ce là une réponse satisfaisante, monsieur Pullen?—R. Je le crois, monsieur le Président. Les taux de fret des chemins de fer du gouvernement sont moins élevés, que je sache, que ceux que l'on trouve dans n'importe quelle partie du pays. Ils sont à même de faire le même service au moyen des messageries s'il s'en acquittent eux-mêmes.

Q. Voulez-vous laisser entendre que les chemins de fer du gouvernement transportent du fret à perte à l'heure actuelle?—R. Non. J'ignore s'ils sont dans ce cas ou non, je ne fais que comparer les taux du gouvernement à ceux qui sont en vigueur dans les autres parties du pays.

Q. La vraie base de la fixation des taux ne serait-elle pas là où ces derniers permettent un bénéfice raisonnable? Il n'est pas nécessaire de dire qu'ils devraient être les mêmes que ceux qui sont en vigueur sur un autre point du pays ou sur une autre ligne?—R. Il est impossible, monsieur le Président, à une compagnie de transport, de diviser son trafic et ses revenus de telle sorte qu'elle soit en état en tout temps de dire si oui ou non elle trouve du profit dans telle ou telle transaction ou classe de trafic.

Q. Rien n'empêche, n'est-ce pas, les taux de concurrence de l'est d'être aussi raisonnables que ceux de l'ouest?—R. A cause des circonstances qui ont provoqué l'imposition des taux excessivement bas, de la côte du Pacifique jusqu'à New-York, je ne pense pas qu'on puisse adopter ces taux comme base équitable et exiger des taux semblables, de la côte de l'Atlantique, où de telles circonstances n'existent point.

[John Pullen.]

Par M. Kyte:

Q. Effectuez-vous à perte votre service de messagerie dans l'ouest?—R. Je ne pense pas que nous en retirions grand profit.

Q. Vous devez, cependant, recevoir un encouragement suffisant puisque vous continuez le service?—R. Très souvent, une compagnie de chemin de fer est forcée de faire affaires bien qu'elle ne réalise qu'un mince profit. Il y va de l'intérêt de la compagnie du Grande-Tronc-Pacifique que le terminus de la côte du Pacifique à Prince-Rupert se développe. Cela nuirait à Prince-Rupert si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou la *Canadian Express Company* décidaient de ne pas lutter de concurrence aux autres ports du Pacifique. Prince-Rupert dépend du maintien de l'industrie de la pêche en cet endroit, et si on devait lui enlever ce soutien, je ne sais pas ce qu'il adviendrait de la ville.

Par M. McCurdy:

Q. Les taux du Grand-Nord, dont vous avez parlé, en vigueur de Vancouver à New-York, étaient-ils établis avant votre entrée en affaires?—R. Oui, plusieurs années avant.

Q. Ainsi, la seule question à résoudre est de savoir si ce taux de Vancouver à New-York est profitable à toutes les compagnies intéressées?—R. Je l'ignore. Vous devez vous mettre ceci dans l'esprit, messieurs: non seulement la *Canadian Express Company*, dans ses rapports avec le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique, mais même la *Dominion Express Company*, dans ses rapports avec le Pacifique-Canadien, ne possède sa voie directe jusqu'à Boston, New-York, Philadelphie, Saint-Louis ou Chicago, où sont dirigés tous les envois.

Q. N'est-ce pas là un argument en faveur de taux élevés au lieu de taux plus bas?—R. Peut-être. Mais qu'adviendrait-il si nous imposions ces taux plus élevés? Qu'adviendrait-il à Prince-Ruper, Victoria et Vancouver?

Par M. Sinclair:

Q. Pourquoi les compagnies de chemins de fer n'ont-elles pas, de la côte, un train direct pour le transport du poisson comme elles en ont pour le transport du thé, ou de la soie?—R. Je présume qu'il ne s'agit tout simplement que d'une question de quantité.

Q. La quantité est-elle plus considérable?—R. Oh, non.

Q. On a déclaré devant ce Comité que tous les jours arrivaient de la côte plusieurs fourgons chargés de poissons.—R. Si vous parlez de thé et de soie, je confesse que je ne connais pas grand'chose concernant l'écoulement de ces produits, puisqu'il s'effectue seulement de Vancouver par le Pacifique-Canadien. Notre compagnie ne fait aucun trafic de ce genre; nous n'avons pas d'importation trans-pacifique à Prince-Rupert.

Par M. McCurdy:

Q. Pourriez-vous indiquer en quelques mots quelle nécessité il y a pour le département de messagerie d'un chemin de fer d'être administré par une compagnie de messagerie de préférence à la compagnie de chemin de fer elle-même?—R. Je suppose que c'est plus commode.

Q. S'il est nécessaire que les colis soient transportés par messagerie, pourquoi, en vertu de cet argument, ne pas faire le transport des voyageurs de la même manière? —R. Je n'ai aucun doute qu'une compagnie de chemin de fer pourrait organiser son personnel de manière à bien administrer la messagerie sur sa voie; mais les opérations d'une compagnie de messagerie—une compagnie de l'est—ne se bornent pas à une compagnie de chemin de fer seulement; elles se rattachent à un bon nombre de compagnies

[John Pullen.]

de chemins de fer. Quelques-uns des chemins de fer aux Etats-Unis ont jusqu'à 40,000 milles de voie ferrée.

Q. Et les compagnies canadiennes de messagerie?—R. Les compagnies canadiennes de messagerie? Ce qui s'applique à la *Canadian Express Company* sur l'Intercolonial et les chemins de fer du Transcontinental National, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi qu'à un nombre d'autres voies latérales de moindre importance, s'applique également à la *Dominion Express Company*. Les compagnies de messagerie rendent service au public en ce qu'elles lui procurent le bénéfice de taux directs, d'un récépissé ne comportant qu'une seule responsabilité, pour le transport de marchandises sur une longueur indéfinie de chemin de fer.

Q. Votre compagnie desservirait-elle certains endroits de l'Amérique septentrionale, en vertu d'un traité de transport direct, tel que la chose existe sur les compagnies canadiennes de messagerie?—R. Non, M. McCurdy, pas du moment qu'il s'agirait d'un taux direct.

Q. C'est la seule objection; la responsabilité et le service des autres compagnies de messagerie sont les mêmes que les vôtres?—R. La responsabilité de chaque porteur finit naturellement à l'endroit de raccordement où il remet les marchandises.

Par M. Sinclair:

Q. M. Pullen, vous avez eu le contrôle entier du trafic de l'est jusqu'à il y a quelques années? C'est-à-dire votre compagnie était la seule qui faisait affaires à l'est de Montréal?—R. Oui.

Q. Quand le changement s'est-il opéré?—R. Je crois que c'est en 1912.

Q. Et depuis lors, vous avez dû subir la concurrence de la *Dominion Express Company*?—R. Oui, monsieur.

Q. Y a-t-il eu quelques réductions dans les taux depuis que les deux compagnies se font concurrence?—R. Non, pas que je sache.

Q. Pouvez-vous expliquer cela? Les compagnies ont-elles conclu un traité quelconque?—R. Oui. Je n'ai pas d'objection à dire que tous les nouveaux taux mis en vigueur le sont en vertu d'une entente entre les parties. Mais tous doivent être publiés sous forme de tarifs et recevoir la sanction de la commission des chemins de fer avant d'entrer en vigueur afin qu'il n'y ait pas de ces taux secrets.

Q. Quelles démarches doit-on faire pour obtenir une réduction de taux?—R. Vous voulez dire quelles démarches doit-on faire pour faire éclater la bisbille entre les compagnies et faire en sorte que l'une réduise ses taux plus que l'autre?

Q. Je ne sais pas quel serait le résultat de cela, mais j'aimerais à savoir ce qu'on pourrait faire sous ce rapport. Si nous découvrons quelque chose de faisable en ce sens, cela devrait être fait. Vous nous avez dit que les fonctionnaires de l'Intercolonial étaient, en certains endroits, également les employés de votre compagnie?—R. Non.

Q. N'avez-vous pas dit cela?—R. Non. Ce que j'ai déclaré, M. Sinclair, c'est ceci? que dans les petites villes ou villages où les affaires ne sont pas suffisantes pour obliger la compagnie de messagerie à maintenir son agence séparée, elle emploie alors les agents de gare de l'Intercolonial et leur paye une commission.

Q. Une commission de combien?—R. Cette commission varie selon le traité conclu avec les agents, 10 ou 15 pour 100, quelque chose comme cela.

Q. Dix ou quinze pour cent sur le trafic effectué à cette gare en particulier?—R. Non, de nos recettes.

Par M. Kyte:

Q. Ces agents de gare de l'Intercolonial sont-ils également agents de la *Dominion Express Company* actuellement?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire le taux qu'on exige pour le transport, par messagerie, du poisson, de Prince-Rupert à Montréal?—R. Oui, monsieur, $3 par 100 livres.

Q. Est-ce le même pour le transport du poisson à New-York?—R. Oui.

[John Pullen.]

Par M. McCurdy:

Q. Peut-on vous demander comment l'on partage ce taux? Vous faites le transport jusqu'à Montréal; une autre compagnie doit le faire de Montréal à New-York?—R. Voulez-vous dire, de quelle manière le taux est partagé entre les compagnies américaines et la nôtre?

Q. Ces expéditions viennent-elles *via* Montréal?—R. Quelquefois.

Q. La compagnie qui effectue le transport de Montréal à New-York ne le fait pas pour rien?—R. Oh, non.

Q. C'est votre compagnie qui paye, alors?—R. Oui.

Q. J'espère que vous ne m'en voudrez pas de vous demander si, pour une distance de Montréal à New-York, vous payez un taux proportionné à celui que vous exigez de Prince-Rupert à New-York?—R. Je regrettte M. McCurdy, de ne pouvoir répondre sur-le-champ à cette question; mais si le comité n'y voit aucune objection, je serai heureux à mon retour à Montréal, de lui procurer cette information et de la lui faire tenir. Voici la raison pour laquelle je ne puis répondre immédiatement: c'est que ce partage entre les porteurs—c'est-à-dire les compagnies canadiennes et les compagnies américaines est actuellement le sujet de négociations qui ne sont pas encore terminées. Je vous tiendrai au courant, une fois de retour à Montréal, de ce qui aura été décidé.

Q. Je tiens à ce que vous étudiiez le point que nous sommes actuellement à discuter. Il est possible que l'information qu'on vous donnera à Montréal démontre que le taux que vous exigez de Prince-Rupert à Montréal soit en réalité plus bas que celui que vous nous avez donné il y a un moment.—R. Vous voulez dire les recettes que nous retirons de ce taux.

Q. Oui. En d'autres termes, que vous ne touchez pas 78 cents par 100 livres, tel que vous l'avez déclaré en répondant à la question. J'ai compris, d'après votre réponse, que le taux minimum sur n'importe quelle partie de votre service était de $1.50; c'est ce que vous permettez des Provinces maritimes à Montréal; mais ces chiffres indiqueraient que vous avez même un taux de 78 cents?—R. Naturellement il y a une grande différence dans le trafic, c'est-à-dire quand le trafic s'effectue par charge de wagon, quand le wagon est toujours chargé d'au moins 20,000 livres et quelques fois de 21,000 et 22,000 livres, alors que les Provinces maritimes il n'y a pas de ces expéditions par charge de wagon; ce sont toutes des expéditions moindres qu'une charge de wagon.

Q. Si les marchands pouvaient s'organiser pour expédier des charges de wagon des Provinces maritimes, alors votre compagnie transporterait ces marchandises aux mêmes taux, n'est-ce pas?—R. Nous serions bien consentants à considérer cette question d'une manière favorable.

Q. A la prendre en sérieuse considération, quoi qu'il en soit?—R. Oui, en sérieuse considération.

Par le Président:

Q. Je tiens maintenant à vous poser quelques questions, non pas que je m'attende à ce que vous y répondiez sur le champ, mais afin que vous les preniez en considération et que vous les rapprochiez du témoignage que vous avez rendu aujourd'hui. La première de ces questions est de savoir s'il ne vous est pas possible de mettre en vigueur un taux de messagerie sur charge de wagon, taux moindre que celui que vous exigez actuellement. Vous nous avez dit déjà que vous ne pensiez pas la chose faisable au point de vue des compagnies de messagerie. La seconde question est de savoir si vous pouvez fournir un service de wagon-colporteur. Je vais vous dire ce que signifie un wagon-colporteur afin que vous sachiez à quoi vous en tenir lorsque vous prendrez cette question en considération. M. Found a décrit un wagon-colporteur celui dans lequel les envois de un ou plusieurs expéditeurs sont consolidés et pour le transport desquels

[John Pullen.]

on exige le taux par charge de wagon jusqu'à l'endroit le plus éloigné; on ouvrira ledit wagon à certains endroits le long de la voie afin de distribuer ou de déposer certaines des marchandises; dans chaque cas, on imposera un taux additionnel au taux régulier pour ouvrir le wagon. Par exemple, je suppose que le wagon-colporteur ait son chargement consolidé, disons, pour Truro et qu'il se rende jusqu'à Toronto, ce serait possible d'ouvrir ce wagon et de déposer les marchandises destinées à Montréal, puis de continuer à Kingston et de déposer la consignation pour Kingston, afin de continuer jusqu'à Toronto, et d'y déposer l'envoi destiné à Toronto?—R. Ainsi, le taux serait celui d'une charge de wagon jusqu'à Toronto, c'est ce que vous voulez proposer, n'est-ce pas?

Q. Et troisièmement, lorsqu'il n'y a pas moyen d'utiliser un wagon-glacière, pourquoi n'emploieriez-vous pas une partie du wagon messagerie ordinaire pour les expéditions de poisson, de façon que cette partie du wagon soit tenue à la température nécessaire pour empêcher le poisson en transit de se gâter. On a traité de toutes ces questions durant votre examen; mais je tiens à les grouper ici car peut-être qu'après plus ample considération vous conviendrez que les expéditeurs ont droit à un certain dédommagement et nous espérons que vous userez de votre influence à le leur procurer.

M. KYTE: Est-ce qu'on fera parvenir cette information au comité ou bien le témoin reviendra-t-il demain?

Le TÉMOIN: A moins que le comité ne désire plus amples informations je terminerai ici.

Par M. Kyte:

Q. Comme vous vous proposez de faire parvenir cette autre information au comité vous voudrez bien envoyer aussi un état montrant le coût d'expédition de marchandises, par messagerie, de Mulgrave à Montréal, coût basé sur le taux exigé de Prince-Rupert à Montréal.—R. Dois-je comprendre que vous désirez obtenir le coût? Parce que, si c'est le coût que vous désirez, je ne puis pas vous le donner.

Q. Je parle de l'impôt, voilà tout; je vous demande de nous faire tenir un état de ce que cela coûterait pour transporter 100 livres de marchandises de Mulgrave à Montréal, coût basé sur celui qu'on exige de Prince-Rupert à Montréal.—Voilà ce que je comprends: supposons qu'on fixe le taux, par charge de wagon, à $3 par 100 livres de Prince-Rupert à New-York—ce qui est un taux très raisonnable vu la distance—que serait le taux de Mulgrave à Montréal, soit une distance de 884 milles, d'après la même base?

Q. Naturellement, cela provoque une autre question: nous ne disons pas qu'on devrait vous demander de transporter les marchandises au même taux; nous ne faisons que vous demander l'information dans le but de satisfaire le comité.—R. Je tiens à déclarer, M. le Président, sans entrer dans d'autres détails mais pour répondre à ce groupe de questions que je ne puis pas vous fournir d'autres informations concernant l'exploitation actuelle de la compagnie de messagerie. Permettez-moi de dire que si réellement le comité considère les taux actuels comme étant justes et raisonnables ou non, en vue de toutes les circonstances, il vaudrait mieux soumettre la question entière à la commission des Chemins de fer et obtenir d'elle une direction à suivre à ce sujet.

Par M. Sinclair:

Q. Avez-vous quelques suggestions à faire au sujet d'améliorations possibles dans le mode de transport des matières périssables telles que le poisson?—R. Je crois que le meilleur arrangement qu'on ait conclu pour ce service de transport du poisson, est celui que le département a effectué il y a trois ou quatre ans et par lequel on a établi un service hebdomadaire avec 10,000 livres comme quantité minimum jusqu'à Montréal——

[John Pullen.]

Q. C'est précisément la difficulté que nous rencontrons; on dit que, sur le marché de Toronto, le poisson des lacs fait concurrence au poisson des mers de l'est. Les marchands nous disent également que notre poisson de mer arrive à Toronto dans un tel état, que nous ne serons jamais capables de faire concurrence au poisson des lacs à moins que nous ne trouvions un moyen d'améliorer le mode de transport de notre poisson au marché de Toronto. Il appartient aux compagnies de messagerie de dire si elles ont l'intention d'améliorer le service qu'elles procurent pour le transport du trafic venant des bords de la mer. Ne pourriez-vous pas suggérer un moyen à l'effet d'améliorer l'état de chose actuel?—R. Quand vous m'avez interrompu, j'allais justement vous dire que d'après moi le traité conclu, il y a deux ou trois ans, avec le ministère de la Marine et des Pêcheries en faveur d'une garantie de 10,000 livres de marchandises expédiées chaque semaine, la compagnie fournissant un wagon-glacière, de Mulgrave à Montréal, pour le transport du poisson, est réellement le meilleur arrangement qu'on puisse conclure. Mais en vue du fait que ce service n'a pa été encouragé par les vendeurs de poisson qui ne s'en servaient point, chaque semaine, pour expédier leur poisson; pour des motifs qui les concernent et dont il n'est pas nécessaire de parler ici, ils n'ont pas attendu ces wagons et le chargement dans ces wagons subventionnés est tombé au-dessous de ce qu'il était d'abord. Maintenant, si telle doit être la politique du ministère, et je ne le lui demande pas, de continuer le rabais de un tiers sur les taux de transport par messagerie pour les envois de poisson, permettez-moi de suggérer respectueusement à la considération du ministère, que ce ministère borne ce rabais de un tiers aux envois effectués dans le wagon qu'il procure ou fait en sorte de procurer.

Q. Voulez-vous dire le wagon-glacière?—R. Oui. Et si, pour des motifs qui leur sont propres, les expéditeurs préfèrent ne pas bénéficier de l'avantage qu'offre ce service, mais préfèrent expédier leur poisson dans le wagon-messagerie ordinaire, alors ils ne devraient pas avoir le bénéfice de ce rabais d'un tiers.

Par M. Sinclair:

Q. Les expéditeurs ont dû se servir du wagon ordinaire, il n'y a pas eu de service de messagerie pendant un an?—R. Il n'y a pas eu de service subventionné de messagerie pendant un an; il a été aboli, et je le comprends, par le ministère qui a conclu un traité avec le chemin de fer Intercolonial en faveur d'un service de fret. Ce traité n'a été conclu ni à notre suggestion, ni à notre connaissance.

Par M. McCurdy:

Q. Vous étiez assez satisfait de ce service de wagon-glacière?—R. Nous n'avons jamais eu à nous en plaindre.

Q. J'ai cru comprendre qu'avant la mise en circulation de ce wagon, on avait éprouvé beaucoup de difficulté à traiter de la question avec la compagnie de messagerie?—R. Je crois que ce n'est peut-être pas absolument correct de dire qu'on a éprouvé beaucoup de difficulté; il y a eu quelques pourparlers avec nous et avec les compagnies de chemins de fer.

Q. Il semble qu'il y ait eu certaines difficultés à obtenir la mise en circulation du wagon en question?—R. Oh, je ne pense pas; quoi qu'il en soit, on a vaincu cette difficulté. M. Found s'est donné beaucoup de mal et, à force de négociations, a réussi à obtenir des conférences entre les compagnies de chemins de fer et celles de messagerie, et je crois que la coopération fut préconisée et adoptée.

Par M. Sinclair:

Q. Pourquoi a-t-on discontinué ce service?—R. Je l'ignore; nous avons reçu simplement un avis qu'après une certaine date le traité ne serait pas renouvelé. Je crois, si je me rappelle bien, que la communication que nous avons reçue contenait une

[John Pullen.]

déclaration qu'on avait conclu quelque arrangement avec la compagnie de chemin de fer pour un service rapide de fret.

Q. Un service rapide de fret peut-il remplacer un service de messagerie?—R. Bien, en général, on ne l'a pas trouvé aussi satisfaisant; pour une courte distance, il peut se faire qu'il le soit; mais pour de longues distances, je ne pense pas qu'on le trouve jamais aussi satisfaisant.

Par le Président:

Q. Il y a quelques années, les compagnies de messagerie du Canada ont remis au gouvernement un état de leurs recettes pour les années écoulées alors. Je crois que l'état donnait les chiffres jusqu'à 1912 et 1913. Vous pourriez, lorsque vous nous enverrez l'autre information que nous avons demandée, porter cet état jusqu'à date?—R. Voulez-vous dire les recettes brutes?

Q. Je crois qu'il s'agissait des recettes nettes?—R. Chaque année, les compagnies de messagerie envoient au ministère des Chemins de fer et Canaux un état complet qui est ensuite publié dans le rapport annuel du ministère.

Q. Ainsi ce comité pourra obtenir le rapport des recettes en faisant traduire un témoin du ministère, à moins que vous ne préfériez le produire vous-même?—R. Je n'ai rien en ma possession montrant les recettes brutes provenant de toutes sources.

Le témoin se retire.

Ajournement du comité.

Les états suivants ont été produits par le témoin durant l'examen:—

Rabais perçu par le gouvernement sur les envois de poisson expédié par la compagnie *Canadian Express*:—

EST.

1909	$ 4,907 67
1910	7,642 34
1911	8,490 89
1912	12,682 78
1913	9,852 44
1914	5,117 82
1915	6,819 27
1916 (1 mois)	1,185 86
Total	$56,699 27

OUEST.

1914	$ 495 72
1915	15,108 88
1916 (1 mois)	1,474 63
Total	$17,079 23

MONTRÉAL, P.Q., 26 février 1916,
Bureau du président, *Canadian Express Company.*

Etat montrant la quantité (en livres) de poisson expédié chaque semaine par la *Canadian Express Company* et la *Dominion Express Company,* dans les wagons-glacières subventionnés, de Mulgrave et d'Halifax à Montréal et aux endroits à l'ouest de Montréal, du 30 mai 1914 au 16 janvier 1916—*trente-quatre semaines:*—

	Liv.		Moyenne par semaine. Liv.
A Montréal—			
Canadian Express	83,925		2,468
Dominion Express	98,389		2,894
Total	182,314—	51·40%	5,362
Aux endroits à l'ouest de Montréal—			
Canadian Express	105,570		3,105
Dominion Express	66,481		1,955
Total	172,051—	48·60%	5,000
A Montréal et aux endroits à l'ouest de Montréal—			
Canadian Express	189,495—	53·47%	5,573
Dominion Express	164,870—	46·53%	4,849
Total	354,365—	100·00%	10,422

CANADIAN EXPRESS COMPANY,
BUREAU DE PRÉSIDENT,
MONTRÉAL, P.Q., 26 février 1916.

Etat montrant la quantité (en livres) de poisson expédié chaque semaine par la *Canadian Express Company* et la *Dominion Express Company*, dans les wagons-glacières subventionnés, de Mulgrave et d'Halifax à Montréal et aux endroits à l'ouest de Montréal, *du 9 août 1913 au 31 janvier 1914—vingt-six semaines.*

	Liv.		Moyenne par semaine. Liv.
A Montréal—			
Canadian Express	38,082		1,465
Dominion Express	143,583		5,522
Total	181,665—	52·58%	6,987
Aux endroits à l'ouest de Montréal—			
Canadian Express	84,592		3,253
Dominion Express	79,260		3,049
Total	163,852—	47·42%	6,302
A Montréal et aux endroits à l'ouest de Montréal—			
Canadian Express	122,674—	35·50%	4,718
Dominion Express	222,843—	64·50%	8,571
Total	345,517—	100·00%	13,289

CANADAIAN EXPRESS COMPANY,
BUREAU DE PRÉSIDENT,
MONTRÉAL, P.Q., 26 février 1916.

CANADIAN EXPRESS COMPANY.

Etat indiquant les taux de transport par messagerie, par 100 livres de marchandise, de Mulgrave, Nouvelle-Ecosse. Echelle "N" (Produits alimentaires). Taux spéciaux pour le transport du poisson; aussi, taux de transport du poisson, par charge de wagon ou moins.

De Mulgrave à	Millage actuel.	Taux règlementaire de millage.	Taux de marchandises.	Echelle "N" (Produits alimentaires).	Taux de transport sur le poisson et pourcentage plus bas que—				Transport par fret.		Messagerie; pourcentage plus élevé que par fret L.C.L.
					Taux.	Règlementaire.	Marchandise.	Echelle "N"	L. C. L.	C. L.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	%	%	%	c.	c.	
Québec	727	2 50	2 50	1 80	1 25	50	50	31	38	28	229
Montréal	884	2 75	2 75	2 00	1 50	45	45	25	38	28	292
Ottawa	998	3 00	3 00	2 10	1 60	47	47	24	62	31	158
Toronto	1,215	3 75	3 50	2 40	1 75	53	50	27	70	35	150
Hamilton	1,254	3 75	3 50	2 40	1 90	49	46	21	72	36	164
London	1,330	4 00	3 75	2 60	2 00	50	47	23	80	40	150
Windsor	1.440	4 25	4 00	2 80	2 50	41	38	11	82	51	205

NOTE Les taux de messagerie s'appliquent seulement au poids net du poisson, sans compter le poids des boites et la glace. Le gouvernement en assume un tiers. Les taux de fret s'appliquent au poids brut de l'envoi.

Bureau du Président.

MONTRÉAL, Qué., 26 février 1916.

(NOTE.—D'autres déclarations fournies par M. Pullen seront publiées dans un bulletin subséquent).

NOM DES TÉMOINS.

Thomas Binns, Ottawa.
W. S. Stout, Toronto.

TEMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE N° 301,
VENDREDI, 3 mars 1915.

Le comité s'est réuni à 3.15 h. p.m. sous la présidence de M. Jameson, président.

M. THOMAS BINNS est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Quel est votre emploi en ce moment, M. Binns?—R. Je suis à l'emploi de MM. Matthews-Blackwell, Limited, et ai la direction du département du poisson.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous à l'emploi de cette firme?—R. Un peu plus de quatre ans.

Q. Aviez-vous quelque expérience dans l'industrie du poisson avant cela?—R. Oui.

Q. Où l'aviez-vous acquise et depuis combien de temps?—R. A Montréal où j'ai été dans le commerce du poisson pendant 19 ans.

Q. Faisiez-vous le commerce du gros à Montréal?—R. Du gros et du détail.

Q. Et vous savez ce qu'est la distribution des aliments provenant de la mer, je suppose?—R. Oui.

Q. Comment obtenez-vous votre poisson frais à Ottawa, par messagerie ou par fret?—R. Fréquemment, nous le faisons venir par messagerie; mais, à cette époque-ci de l'année, nous le faisons venir par le fret.

Q. Où vous le procurez-vous?—R. La semaine dernière nous avons fait venir de la morue fraîche en grande partie de Lockeport.

Q. Commandez-vous votre poisson directement?—R. Oui.

Q. En achetez-vous quelquefois des marchands de gros de Montréal?—R. Oui, quelquefois, et on expédie le poisson directement de la côte.

Q. Quel est le taux local, par messagerie, de Montréal à Ottawa, aux 100 livres?

Q. Et dans ces cas, un taux total est ajouté à celui du taux direct jusqu'à Montréal?—R. Oui.

Q. Cela veut dire, n'est-ce pas, un surcroît de dépense pour le consommateur?—R. Oui.

Q. Quel est le taux local, par messagerie, de Montréal à Ottawa, aux cents livres? —R. 75 cents.

Q. C'est-à-dire trois quarts de cent par livre?—R. Oui.

Q. C'est-à-dire sans compter la glace dans laquelle le poisson est mis?—R. Leur taux est de 60 cents auxquels on ajoute 25 pour 100.

Q. Quel est le taux, par fret, entre Montréal et Ottawa, pour le transport du poisson?—R. Il varie parfois de 24 à 38 cents par 100 livres, grosse mesure.

Q. Vous voulez dire le poids brut du poisson, de la glace et de la boîte?—R. L'empaquetage et tout le reste.

Q. Quelle est la différence du poids du poisson au moment de son envoi par l'expéditeur, disons de Lockeport ou de n'importe quel point dans la Nouvelle-Ecosse, et le poids qu'il pèse en arrivant à destination?—R. Sur le poisson frais?

Q. Oui.—R. Bien, environ 15 pour 100.

Q. Diminue-t-il encore de poids à partir du moment où vous l'exposer en vente jusquà la vente?—R. Oui.

Q. Quelle est la diminution moyenne sous ce rapport?—R. Naturellement, nous ne tenons pas à le garder plus longtemps qu'il ne faut; aussi, en moyenne, je crois que la diminution additionnelle devrait être de 5 pour 100.

Q. Y a-t-il aussi une perte dans la coupe du poisson?—R. Oui.

Q. Que peut être la perte occasionnée par cela?—R. De quel poisson voulez-vous parler en particulier?

Q. Je veux parler de la morue qu'il vous faut couper pour la vendre en tranches?—R. Il peut se faire que le partage d'une morue, disons de 15 livres, entraîne une perte, par la coupe, de 3 livres.

Q. Vos magasins sont-ils bien aménagés afin d'empêcher le poisson de se gâter lorsqu'il y arrive?—R. Oui.

Q. Quelle perte subissez-vous par suite du poisson qui se gâte et que vous êtes forcé de mettre de côté?—R. A cette saison-ci de l'année, nous en subissons très peu; en été, elle est parfois considérable. Tout dépend de la provision que nous avons en magasin et de la demande. Naturellement quand les demandes sont nombreuses et que la marchandise s'écoule rapidement, il y a peu de perte.

Q. D'après vous, quel serait le pourcentage moyen de perte?—R. Bien, je crois qu'elle n'excède pas 5 pour 100.

Q. Il y a alors, si je comprends bien, entre le poids du poisson au moment où on l'expédie et le poids du poisson lorsqu'il est rendu sur la table du consommateur une différence qu'on pourrait répartir comme suit: Premièrement, de 15 pour 100, du départ à l'arrivée du poisson chez le marchand détailleur; de 5 pour 100 chez celui-ci, puis d'un autre 5 pour 100, portant la perte entière entre le poids du poisson alors qu'il est expédié et son poids lorsqu'il arrive chez le marchand détailleur, à environ 25 pour 100?—R. Cela serait une situation assez précise.

Q. Et vos magasins sont bien aménagés afin d'empêcher le poisson de se gâter?—R. Oui.

Q. Avez-vous, à Ottawa, plus d'un magasin où vous vendez du poisson—R. Nous comptons environ douze magasins où nous vendons du poisson. A quelques-uns nous en vendons tous les jeudis et vendredis, et à trois d'entre eux, tous les jours de la semaine.

Q. Sont-ils bien distribués dans la ville?—R. Oui, dans toute la ville.

Q. Quel est le coût moyen, par colis, pour la livraison du poisson?—R. La livraison nous coûte en moyenne 6 cents par colis.

Q. Quel est le poids moyen par colis?—R. Je ne puis pas vous dire cela; dans mon propre magasin ce poids est généralement lourd car nous vendons d'occasion au magasin du marché; mais dans les autres magasins, ce poids serait plutôt léger.

Q. Quel serait le poids du colis aux autres magasins?—R. Je ne saurais vous dire, car dans les autres magasins on ne vend pas seulement du poisson, on vend d'autres victuailles.

Q. Ainsi, le coût moyen serait de six cents par colis de tous genres? R. A certains jours je comprends que le coût de livraison s'élève jusqu'à 30 et 40 cents par colis quand les affaires sont tranquilles car il nous faut avoir nos voitures prêtes la même chose.

Q. Comment faites-vous votre livraison, avec voitures automobiles ou avec voitures attelées?—R. Avec des chevaux, la plupart du temps; en été, nous nous servons d'un camion automobile.

[Thomas Buirns.]

Q. D'après vous, qu'est-ce qui réduirait le coût du poisson pour le consommateur?—R. Une plus grande demande.

Q. Comment cela pourrait-il être occasionné?—R. Par un travail lent d'éducation.

Q. D'éducation du consommateur, vous voulez dire?—R. Oui.

Q. Concernant les propriétés nutritives du poisson comme aliment?—R. Oui.

Q. Croyez-vous qu'en installant des cuisines de démontration dans les centres du Canada, cuisines où l'on apprêterait et servirait avec goût le poisson, que le public s'instruirait sur l'usage de cet aliment?—R. J'ai peine à le croire.

Q. Un témoin est venu dire ici qu'à l'exposition de Toronto dans un restaurant dans lequel on avait servi du poisson, les résultats avaient été excellents?—R. Je n'en doute pas.

Q. De quelle autre manière croyez-vous qu'on pourrait augmenter la consommation du poisson?—R. Je suis d'avis que cela prendra quelque temps à convaincre le peuple de la valeur du poisson et à lui faire comprendre que c'est un aliment économique.

Q. Vous ne pouvez pas précisément dire que le poisson, aux prix qu'il se vend aujourd'hui, soit une nourriture économique?—R. Oui, je suis prêt à le dire, mais le peuple ne le sait pas. J'ai acheté ce matin une dinde qui m'a coûté $6.30 et je ne considère pas que le poisson soit aussi dispendieux que cela.

Par le Dr Stewart (Lunenburg):

Q. Vous pourriez acheter un plein quintal de morue pour ce prix-là, c'est-à-dire de la nourriture pour un mois?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Considérez-vous que le poisson, tel qu'il arrive ici et tel que vous le livrez à vos clients, soit du poisson frais?—R. Actuellement, nous recevons très peu de poisson frais. La semaine dernière j'ai reçu du poisson frais de Lockeport et de Canso; la morue de Lockeport avait été prise à la ligne et était de beaucoup meilleure que l'autre. Vous ne pouvez pas toujours vous procurer ce genre de poisson.

Q. Etait-il gelé?—R. Non, monsieur, il était frais. Voici une dépêche que j'ai reçue hier d'une maison de Lockeport à qui j'ai envoyé une commande le 28 février. "Morue, prise il y a sept jours, vient d'arriver, cinq cents, télégraphiez quantité voulez avoir."

Q. Cela signifie cinq cents la livre?—R. Sur la côte, oui.

Q. Combien cela coûterait-il pour faire venir ce poisson à Ottawa?—R. Environ $1.40 avant que je puisse ouvrir la caisse. Le même homme m'a télégraphié ce qui suit il y a quelques jours: "N'ai seulement que deux caisses de morues choisies, cinq cents, mauvais temps acceptation immédiate."

Q. Le temps qu'il fait affecte la prise du poisson?—R. Oui.

Q. Et cela agit sur le marché d'ici?—R. Oui. Nous pourrions vendre plus de poisson si nous pouvions nous le procurer facilement.

Q. Actuellement, demande-t-on du poisson les autres jours que les vendredis et les jours de jeûne?—R. Non, pas beaucoup, à moins que nous ne faisions quelque pression sur le public. Cette semaine, nous avons exercé une pression particulière en annonçant des prix spéciaux pour le "Jour national du poisson".

Q. Y a-t-il quelque coopération entre les détailleurs d'ici lorsqu'ils donnent leurs commandes?—R. Non, nous donnons nos commandes individuellement.

Q. Ne pensez-vous pas qu'en consolidant vos commandes, vous diminueriez le coût du transport en obtenant de meilleurs taux, disons, des taux par charge de wagon?—R. Je n'en doute pas; mais cela aurait toute l'apparence d'une combine et la population deviendrait défiante.

[Thomas Buirns.]

Q. Naturellement, vous n'établiriez pas cette combine dans le but de hausser les prix?—R. Nous l'établirions afin d'éviter des dépenses.

Q. Etes-vous disposé à dire au comité quel profit vous réalisez actuellement sur, disons, 100 livres de poisson?—R. Les dépenses de nos magasins s'élèvent à environ 20 pour 100, nos dépenses inévitables.

Q. C'est-à-dire 20 pour 100 du rendement?—R. Je ne parle pas actuellement du poisson, dans toutes circonstances. Nous avons tant de magasins où nous vendons des viandes. Et je sais que plusieurs de ces magasins, à certains mois, ne font aucun profit. Mon magasin, en général, accuse un léger profit, mais pas grand'chose. Je suis d'avis que notre profit doit être d'environ 25 pour 100.

Q. Dont 20 pour 100 pour dépenses inévitables?—R. Oui.

Q. Laissant un profit de 5 pour 100 sur le rendement. C'est à peu près tout ce à quoi vous pensez vous attendre actuellement?—R. Oui.

Q. Ne connaîtriez-vous pas quelque moyen en vertu duquel on pourrait réduire l'expansion du prix du poisson depuis l'achat au bord de la mer et le coût de revient au marchand détailleur?—R. Bien, je crois que c'est une question de conscience pour le marchand détailleur. Plusieurs des prix actuels du poisson sont les mêmes auxquels on le vendait il y a plusieurs années. Alors que le prix des autres aliments a subi une hausse, celui du poisson n'est guère plus élevé pour le marchand; mais le marchand n'a pas haussé son prix pour le consommateur parce qu'il a jugé que le prix d'autrefois était encore raisonnable aujourd'hui.

Q. Vous avez fait remarquer que les frais inévitables étaient excessifs, frais de transport et taux local ajouté au taux de transport direct; et je vous ai demandé s'il n'y aurait pas un moyen de diminuer ces frais?—R. Si nous pouvions faire venir tout notre poisson de la côte par petite vitesse au lieu de la messagerie, nous ferions une épargne considérable; mais nous ne pouvons pas nous fier au service des marchandises.

Q. Pensez-vous, d'après ce que vous savez des difficultés qui existent dans le commerce de détail, que les détailleurs seraient consentants à s'unir afin de consolider leurs commandes et les faire venir par fret rapide?—R. A Montréal, cela pourrait se faire; mais ici, les demandes ne sont pas assez nombreuses. Le commerce du poisson est petit à Ottawa si on le compare avec celui de Montréal.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. D'après vous, ou d'après votre commerce ou d'après ce que vous savez du commerce des autres marchands, avez-vous une idée de la quantité de poisson consommée à Ottawa?—R. Je crois qu'il se vend environ une moyenne de 60,000 ou 75,000 livres par mois de poisson de tout genre, c'est-à-dire de poisson qu'on achète à la livre, non pas des saumons achetés à la caisse.

Q. Votre maison est-elle la poissonnerie la plus considérable ici?—R. Je le crois, monsieur.

Par le Président:

Q. Quels sont les autres commerçants de poisson ici?—R. M. Lapointe a un magasin semblable au nôtre sur le marché; quelques hommes font le même commerce pendant l'hiver, ce sont des vendeurs d'occasion.

Q. Sur la quantité de poisson que, d'après ce que vous disiez au Dr Chisholm, vous vendez chaque mois, combien vient du bord de la mer ou est ce qu'on pourrait appeler du poisson d'eau salée?—R. L'article que nous vendons principalement aujourd'hui est le flétan et peut-être le saumon des côtes du Pacifique. Nous vendons aussi une certaine quantité de poisson des lacs; mais cela dépend de la saison de l'année. Durant l'été, nous vendons plus de poisson des lacs que de poisson de mer.

[Thomas Buirns.]

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Quel est le plus en demande?—R. C'est le flétan, parce qu'il se transporte le mieux.

Q. Le poisson d'eau salée est-il plus en demande sur votre marché que le poisson frais?—R. Je dois dire qu'à Montréal le poisson de mer était le plus demandé. A Toronto, c'est le poisson des lacs. A Ottawa, à certaines saisons de l'année, nous vendons plus de poisson des lacs. A cette saison-ci, le poisson de mer se vend le plus.

Q. Vous avez dit que vous vendiez plus de poisson frais?—R. C'est-à-dire, plus de hadock et de morue.

M. W. A. FOUND: C'est-à-dire, durant la saison d'hiver. Vous pouvez acheter tout le poisson frais que vous désirez durant l'été.

Le TÉMOIN: A cette époque-ci de l'année, bien peu font la pêche sur les bords de la mer.

Par M. Stewart (Lunenberg):

Q. Achetez-vous tout votre poisson directement des pêcheurs ou des marchands de poisson sur la côte?—R. Des marchands de poisson.

Q. Vous négociez avec le marchand de la côte?—R. Nous négocions avec l'homme qui achète le poisson des pêcheurs de la côte. Bien peu de ces pêcheurs expédient directement; il n'y en a pratiquement pas un seul qui le fasse.

Q. N'y a-t-il pas de poissonnerie où l'on vende en gros à Ottawa?—R. Bien, nous prétendons faire le commerce du gros.

Q. J'ai cru comprendre que vous faisiez le commerce de détail?—R. De gros et de détail. Nous essayons d'acheter aussi directement que possible dans tous les cas.

Par M. Clements:

Q. Achetez-vous directement votre poisson du Pacifique?—R. Le poisson gelé, oui; le poisson frais, non. Nous ne pourrions pas en vendre en assez grande quantité. Ce poisson est envoyé à Montréal en été; nous nous procurons là notre provision et quelquefois à Toronto.

Par M. Stewart (Lunnenberg):

Q. Livrez-vous toutes vos marchandises aux résidences de vos clients?—R. Oui, monsieur, nous faisons la livraison dans toute la ville.

Q. Vous ne livrez pas du tout au comptoir? Ce que je veux dire, vous n'avez pas deux prix?—R. Non, monsieur. Nos annonces sont généralement ainsi conçues: "Quatre livraisons par jour".

Q. Vendez-vous aussi du poisson salé?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel genre de poisson salé?—R. Nous vendons surtout le poisson en conserve tel que l'Acadia et le Pilot; aussi une certaine quantité de morue fraîche et une certaine quantité de maquereau et de hareng salé.

Q. La demande de ce genre de poisson va-t-elle croissante à Ottawa?—R. Je crois que la demande a été en augmentant cet hiver, bien que l'hiver dernier la demande ait été extraordinaire à cause de la mise en vigueur des "Charités Organisées" qui achetaient de la morue salée. C'est ce qui a provoqué l'augmentation dans la consommation.

Q. Achetez-vous ce poisson directement des personnes qui le préparent?—R. Pas toujours, non; généralement non.

Q. Où faites-vous vos achats de poisson salé?—R. Ainsi, aujourd'hui, j'en ai acheté de M. Loggie, du poisson qu'il a à Montréal actuellement.

Q. Quel genre de poisson?—R. De la morue fraîche. Les marchandises en conserve, nous les achetons directement de la côte.

[Thomas Buirns.]

Q. Avec qui faites-vous principalement affaire sur la côte de l'Atlantique?—R. Nous achetons la morue salée de la *Maritime Fish Corporation*—les produits de Robins, Jones & Whitman que la *Maritime Fish Corporation* nous envoie.

Par M. Turgeon:

Q. Gardez-vous une grande quantité de morue fraîche à Montréal?—R. Oui.

Q. Gardez-vous de la morue fraîche durant l'hiver?—R. Oui.

M. Found: Veuillez donc dire au comité quelle a été l'augmentation dans la consommation du poisson, à Ottawa, si nous prenons la période actuelle et si nous la comparons avec celle d'il y a cinq ans?

Le Témoin: Je ne puis pas répondre à cette question mais je puis dire qu'en 1915 nous avons eu en mains au delà de 100,000 livres de poisson de plus qu'en 1914. Il s'agit ici de poisson frais; je laisse de côté la consommation du hareng, du saumon, etc., qui a également augmenté beaucoup.

M. Found: C'est-à-dire que d'après vous, l'augmentation a été constante sur toute la ligne.

Le Témoin: Oui, une augmentation constante.

Par le Président:

Q. Quelle est la quantité de poisson frais que vous importez par fret rapide durant l'été?—R. Nous n'en faisons pas venir beaucoup par fret rapide, je parle de poisson frais, à cause du retard. Il y a quelques semaines, je faisais rendre une certaine quantité de marchandises à Montréal; elles sont arrivées là l'après-midi et je les recevais ici le lendemain matin avant dix heures. Cette semaine je recevais des marchandises de Montréal qui étaient parties depuis quatre jours et que la tempête avait retardées. C'est impossible de se fier au fret.

Q. Vous le pourriez en été, en tant qu'il s'agit d'obstruction par la neige, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Seulement, à cette époque, il pourrait y avoir congestion du trafic?—R. Oui.

Q. Supposons que cela prenne 56 heures pour envoyer des marchandises de Mulgrave à Montréal et puis, probablement, six heures de plus de Montréal à Ottawa, et que le poisson fut convenablement mis dans la glace, ne devrait-il pas vous parvenir en bon état?—R. Oui, si ce n'est dans un temps exceptionnellement chaud.

Q. Vous produisez copie d'une annonce publiée dans les journaux d'Ottawa, à l'effet que le 29 février serait le "Jour du poisson au Canada?"—R. Oui. Cette annonce a paru dans les trois journaux anglais et dans le journal français *Le Temps*.

Q. Dans cette annonce apparaît la liste des variétés de poissons que vous avez à vendre et le prix de chacun?—R. Oui.

Q. Aviez-vous toutes ces variétés de poissons en magasin à cette époque?—R. Oui, monsieur.

Q. En quantité suffisante pour répondre à la demande?—R. Oui, monsieur.

Q. Les prix que vous mentionnez ici sont ceux que vous exigez de vos clients?—R. Oui, monsieur. Je puis ajouter que le journal français a annoncé nos huîtres à 30 cents la pinte et nous avons été forcés de les vendre à ce prix-là.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Les prix mentionnés ici n'étaient que des prix pour ce jour-là?—R. Oui, monsieur.

Par le Président:

Q. C'étaient des prix spéciaux fixés dans le but d'annoncer le poisson?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous constaté si la demande avait été assez considérable?—R. La demande a été considérable. Je ne pense pas que le commerce en général ait été satisfait.

[Thomas Buirns.]

Q. Vous ne pensez pas que le poisson ait été beaucoup demandé dans les autres établissements?—R. Non, monsieur, seulement à nos magasins.

Q. Et ce fut le résultat de cette annonce?—R. Oui.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. L'annonce de cette journée-là?—R. Nous avons annoncé cette vente pendant quelques jours dans nos magasins.

Par le Président:

Q. Ce poisson que vous annonciez était du poisson gelé?—R. Le hadock frais pêché excepté.

Q. A l'exception du hadock frais pêché annoncé à 8 cents la livre, tout autre poisson était gelé?—R. Oui, monsieur.

Q. Vendez-vous le poisson préparé à la cuisson on non préparé?—R. Non préparé, excepté la sole. Dans le cas des soles, nous ne faisons qu'enlever les nageoires.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Ces prix semblent bien raisonnables. Je vois que le maquereau est annoncé à 8 cents la livre. Quel genre de maquereau était-ce?—R. Le maquereau de l'Atlantique.

Q. Ce n'est pas du hareng ni rien de la sorte?—R. Non.

Par le Président:

Q. Comment ces prix figurent-ils avec vos prix ordinaires? Sont-ils plus élevés ou plus bas?—R. Ils sont plus bas, ce sont des prix spéciaux.

Q. De combien sont-ils plus bas que les prix ordinaires?—R. Bien, nous avons annoncé le flétan à 12½ quand notre prix ordinaire est 15 cents; le saumon est annoncé à 15 cents, et nous le vendons généralement 20 cents.

Q. C'est-à-dire le saumon de la côte du Pacifique?—R. Oui, monsieur. La truite à 12½ cents, quand notre prix au détail est ordinairement de 15 cents; le poisson blanc, 8 cents—bien, le prix ordinaire varie de 12½ cents à 14 cents. Le doré, 10 cents; notre prix, cet hiver, a été au détail de 12½ cents. Le saumon qualla, 10 cents; nous le détaillons généralement 12½ cents. Le hadock frais pêché s'est vendu, dans ce cas spécial, 8 cents; l'hiver nous vendons habituellement le hadock 10 cents; l'été il est un peu meilleur marché. La sole, 7 cents, mais ceci est un prix spécial. Notre prix est ordinairement de 10 cents, mais dans quelques magasins on la vend 12½ cents.

Q. Ces prix sont de 25 à 30 pour 100 plus bas que ceux que vous exigez généralement?—R. Oui. Dans d'autres occasions nous avons essayé de séparer les ventes de poisson de la vente du vendredi en baissant nos prix; mais cela n'a pas semblé réussir.

Q. Ne pensez-vous pas qu'il soit possible, au moyen d'un campagne telle que celle que je préconisais il y a un moment, de provoquer une demande de poisson durant toute l'année, d'une semaine à l'autre, au lieu que cette demande soit limitée, en grande partie, aux vendredis et aux jours de jeûne?—R. Nous espérons réaliser cela.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Pensez-vous que l'augmentation du prix du bœuf et des autres viandes a pu influer de quelque manière sur l'augmentation du marché au poisson?—R. Peut-être que oui. Naturellement, la maison que je représente est aussi une fabrique de conserves; mais elle travaille en sorte que je puisse faire le prix aussi raisonnable que possible. On préfère la quantité au profit.

Le témoin est renvoyé.

[Thomas Buirns.]

M. W. S. STOUT, Président, *Dominion Express Company*, Montréal, est appelé, assermenté et interrogé.

M. STOUT: M. le Président, avant de répondre aux questions, je tiens à faire la déclaration suivante: j'ai lu les témoignages des messieurs qui m'ont précédé dans cette enquête, à l'exception de celui de M. Pullen, imprimé trop tard pour que je puisse me le procurer. J'ai eu également une conversation avec M. Pullen, non seulement dans le but de discuter le témoignage qu'il rendrait, mais aussi afin de montrer jusqu'où il pensait que nous pourrions aller afin de rencontrer les désirs de ceux qui s'occupent d'industrie poissonnière en ce qui concerne la question des taux, du transport et autres facilités, et il me semble que si vous vouliez me permettre de donner une courte explication concernant la base sur laquelle nos taux de messagerie reposent, peut-être cela sauverait-il du temps à la fin et vous apprécierez mieux la position des compagnies de messagerie en ce qui a trait aux taux; car je puis voir—je crois effectivement—qu'il existe une fausse impression, en ce sens, dans l'esprit du public en général.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité d'accorder à M. Stout le privilège de faire précéder son témoignage d'une très brève déclaration?

Accordé.

Le PRÉSIDENT: Veullez donc avoir la complaisance de faire cette déclaration aussi courte que possible car nous tenons à garder un dossier aussi bref que possible.

Le TÉMOIN: Je puis dire que les taux de messagerie sont basés non pas sur la valeur des marchandises transportées mais plutôt sur celle du service rendu. Ce n'est pas l'intention des compagnies de chemins de fer d'encourager le trafic par messagerie plus qu'il n'est nécessaire dans l'intérêt général du public; ce n'est pas non plus l'intention d'aucune compagnie de messagerie de faire concurrence aux compagnies de chemins de fer pour le transport du trafic qui peut, à la satisfaction du public, être expédié par train de fret. Le but des compagnies de messagerie est de hâter le transport des marchandises, et les taux que nous exigeons sont pour l'expédition et le service personnel rendu en ce qui concerne la rapidité de cette expédition. La *Interstate Commerce Commission*, en fixant les taux qu'on a établis aux Etats-Unis, a apporté à ce travail une très sérieuse considération et on me dit que ce sujet avait embarrassé la Commission plus que tous les autres qu'elle a eus à régler. J'ai ici un pamphlet publié par l'*American Express Company* contenant des extraits du témoignage de M. W. A. Ryan, expert de la *Interstate Commerce Commission* devant la *Tennessee Railroad Commission*, au sujet du projet d'adoption, par les commissions des Etats d'une base uniforme dans leurs tarifs entre-états. M. Ryan dit: "Lorsque nous étudions la question du taux de messagerie, nous constatons qu'il n'existe aucune base reconnue de taux de transport par messagerie." Ce témoignage fut rendu devant la commission afin de montrer qu'en deux ou trois circonstances le taux exigé pour le fret de première classe serait une base équitable pour un taux de messagerie; mais la Commission a trouvé, après enquête minutieuse qu'une telle base ne donnerait pas un taux suffisant ou satisfaisant pour les compagnies de messagerie et elle a décidé que la base inclurait trois éléments: premièrement, le transport, c'est-à-dire paiement à la compagnie de chemin de fer pour voiturage sur rails et allocation pour le wagon en transit; deuxièmement, service de terminus du chemin de fer, allocation pour les termini de chemins de fer et pour le service du terminus de messagerie autre que celui de la levée et de la livraison, c'est-à-dire du service des voitures; et troisièmement, la levée et la livraison. Pour le voiturage sur rails, la commission a découvert, comme partie du taux, 15 cents pour chaque 50 milles par zone 1, auxquels on a ajouté à cette époque 25 cents par cent livres comme paiement du frais de terminus, et ces deux facteurs ont égalé environ le double des taux de transport pour le fret de marchandises de pre-

[W. S. Stout.]

mière classe pour les mêmes distances. On a étudié le service comme s'il n'était administré que par un seul agent, c'est-à-dire que la commission a étudié la question comme s'il ne devait s'agir que d'une seule agence au lieu d'une compagnie de chemin de fer et d'une compagnie de mssagerie, ainsi que c'est généralement le cas aux Etats-Unis. L'impôt pour le service du terminus, de la voiture et de la livraison, fut établi à 20 cents par envoi, ou 20 cents par 100 livres quand l'envoi était de 100 livres pesant ou plus.

Dans une récente décision de la commission, celle-ci a renversé ces frais; elle a transposé les impôts de 25 et de 20 cents dont l'effet était de donner aux compagnies de messagerie une augmentation de 3½ pour 100 dans leurs recettes, et si, messieurs, vous avez attaché quelque attention—ce dont je doute beaucoup—au revenu des compagnies de messagerie, vous avez constaté qu'elles ont toutes perdu de l'argent jusqu'à ce que cette modification fut effectuée. L'augmentation de 3½ pour 100 n'a pas été beaucoup sentie par l'expéditeur; mais cela a affecté considérablement les recettes en bloc, des compagnies de messageries. La décision de la Commission entre Etats a eu pour effet que, si vous adoptiez un taux de messageries pour un envoi de 100 livres et que vous déduisiez 25 cents, ce qui restait de l'impôt était environ le double du taux de transport par fret des marchandises de première classe, entre deux mêmes points. On a demandé à M. Ryan pourquoi on avait adopté des taux de transport doubles de première classe et non des taux doubles préférentiels, et il a répondu qu'on en avait conclu que la base la plus équitable étaient les taux de transport doubles de première classe. C'est tout ce que je vous citerai de M. Ryan. Je me permettrai de dire que, dans le commerce de messagerie effectué dans les conditions ordinaires, il ne devrait y avoir qu'une seule classification, c'est-à-dire un seul taux. Cela revient au même pour la compagnie de sessagerie de transporter une livre de poisson entre Mulgrave et Toronto que de transporter la même quantité de soie; il y a une différence dans l'assurance, une somme nominale de 50 cents, peut-être. Je ne sais pas au juste qui doit en avoir le crédit; je crois que c'est la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien; le premier avis que je reçus à ce sujet venait de cette compagnie qui, dans son désir d'encourager l'agriculture et la colonisation dans le pays, a consenti, lors des premiers traités que nous avons conclus avec elle, à accepter 33 pour 100 de moins des compagnies de messagerie, pour le transport des produits agricoles, qu'elle n'exigeait pour le transport des marchandises. Ainsi, vous avez deux classes et la différence de taux, ou le coût payé à la compagnie de messagerie sur la marchandise, ou ce qui est généralement classé comme marchandise — et nous avions l'intentoin d'y inclure le poisson—est de 20 pour 100 ou moins de 30 pour 100. Si vous examinez l'échelle des taux qui a été approuvée par la Commission des Chemins de fer, vous constaterez que les taux pour le transport des produits agricoles est approximativement de 20 pour 100 moindre que le taux pour les marchandises. Le taux sur le poisson est généralement un peu plus bas que celui qu'on exige pour les produits de ferme. On peut expliquer cela de cette manière: En venant de l'est, en contournant la rive nord du lac Supérieur où nous avions une étendue de mille milles où personne ne vivait sauf quelques pêcheurs, nous avons tenté d'organiser un trafic quelconque et, avec l'aide de la compagnie de chemin de fer, nous avons pu établir des taux en cet endroit qui ont permis à ces expéditeurs de vendre leurs produits à Toronto, Montréal et aux autres endroits de l'est, de concurrence avec les expéditeurs de la baie Georgienne et du lac Erié qui étaient très nombreux à cette époque. Ceci est cause que ces taux sont moindres que ceux qu'on exige sur les produits agricoles. Quand nous avons commencé notre entreprise à Saint-Jean, N.-B., je ne me rappelle pas quand...

M. Vicker: Il y a vingt-sept ans.

Le Témoin: Je pense que tout le poisson frais venait de Portland. Le taux de Portland était de 80 cents et les droits d'un demi-cent. Notre trafic était peu considérable et nous avons réussi à faire concurrence à ce taux en exigeant un taux de

[W. S. Stout.]

$1,30 de Saint-Jean, et c'est ce qui a servi de base aux taux des Provinces maritimes. Dans la Colombie-Britannique et dans les Provinces des Prairies les taux sont basés largement sur des taux semblables à ceux qu'on exige aux Etats-Unis pour des distances semblables, et du Manitoba aux endroits de l'est, ils sont en ligne de compte, ou en proportion équitable aux taux établis dans la région du lac Supérieur. Maintenant, nous avons au Canada trois bases réglementaires de millage approuvées par le Bureau de la Commission des Chemins de fer. L'un est le taux à l'est de Sudbury; l'autre est le taux à l'ouest de Sudbury jusqu'aux Montagnes; et le troisième est le taux qu'on impose dans la région des Montagnes et on le nomme "Echelle" "A", "B" et "C". L'échelle "B", qui représente la section entre Sudbury et les Montagnes, est de 39.7 pour cent plus élevée que les taux à l'est de Sudbury. L'échelle "C" qui représente la section des Montagnes est de 29.3 pour cent plus élevée que l'échelle "B", et 78.6 pour 100 plus élevée que l'échelle "A". Ces différences dans les taux sont attribuables à la différence qui existe dans le coût de manutention dans les différentes sections.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Est-ce jusqu'à Montréal?—R. C'est l'échelle des taux au mille applicable dans les limites de ces sections. La moyenne des taux de transport pour les marchandises de première classe, comparée à tous les taux de messageries, en supposant que nous aurions un envoi de 100 livres à déplacer entre deux zones, ou entre deux points, est de 49.89 pour 100; c'est-à-dire que les taux de messageries, au total, sont légèrement supérieurs au double du tarif des marchandises de première classe dans tout le Canada. C'est moins que la base de la Commission du commerce entre Etats, qui donne le double du tarif des marchandises de première classe plus 25 cents par chargement, ou, pour 100 livres, 25 cents par 100 livres. Le tarif moyen du poisson, pour moins d'un chargement de wagon, de Saint-Jean, Digby, Halifax et Mulgrave collectivement, sur la base du poids net, est de 61 pour 100 du tarif des marchandises et de 86.4 pour 100 de l'échelle "N", tarif des produits agricoles que j'ai mentionné déjà. Si nous ajoutons 25 pour 100 pour la boîte et la glace ou pour la tare, comme c'est la pratique dans tout le Canada, sauf sur la côte de l'Atlantique, et dans tous les Etats-Unis, le tarif sera de 48.2 pour 100 du taux des marchandises, et de 69.1 de l'échelle "N". De Vancouver, en lots de moins d'un wagon, le tarif du poisson est de 74.6 pour 100 du tarif des marchandises. Sur la côte du Pacifique, on ajoute 25 pour 100 pour la tare, et ceci est inclus dans ce chiffre. Le tarif au wagon est de 54.1 pour 100 du tarif des marchandises. Pour entrer dans des détails de votre trafic de l'est, si vous voulez bien, de Mulgrave le tarif du poisson, au poids net, comme c'est la pratique, est de 54.7 pour 100 du tarif des marchandises, et de 78.7 pour 100 de l'échelle "N", tarif des produits agricoles. Si on ajoute 25 pour 100 pour la caisse et la glace, ou la tare, le tarif est de 43.8 pour 100 du tarif des marchandises et de 62.9 pour 100 de l'échelle "N". Il en est de même à partir de Halifax: sur le poids net, le tarif est de 60.8 pour 100 de celui des marchandises et de 87.2 de l'échelle "N". En ajoutant 25 pour 100 pour la tare, cela fait 48.6 pour 100 du taux des marchandises et 69.7 pour 100 de l'échelle "N". De Digby, le tarif sur le poids net est 67.3 pour 100 de celui des marchandises et de 94.9 pour 100 de l'échelle "N". Avec 25 pour 100 pour la tare, cela fait 53.8 pour 100 du tarif des marchandises et 75.5 pour 100 de l'échelle "N". De Saint-Jean, sur le poids net, il est de 62.8 pour 100 de celui des marchandises et de 86.8 pour 100 de l'échelle "N"; avec 25 pour 100 pour tare, cela fait 50.3 pour 100 du taux des marchandises et 69.94 pour 100 de l'échelle "N". De Vancouver, pour les chargements de moins d'un wagon, en ajoutant 25 pour 100 pour la tare, ce qui est de règle à cet endroit, le tarif est de 65·5 pour 100 de celui des marchandises et de 90·7 pour 100 de l'échelle "N". Maintenant, j'aimerais dire que nous trouvons que, bien qu'il soit de règle d'ajouter 25 pour 100 pour la caisse et la glace, je ne crois pas qu'il y ait un seul chargement où les

[W. S. Stout.]

25 pour 100 égalent la tare. Nous avons fait peser quelques chargements à Montréal hier, et le 29 février à Mulgrave, quatre en tout. Leurs poids réunis étaient de 1,230 livres, à destination de Stellarton, Moncton, Lévis et Montréal. Certains de ces points sont assez rapprochés, et d'autres dépassent la distance moyenne. Montréal est un peu au-delà de la distance moyenne. Il y avait 700 livres de poisson net dont on payait le transport. La tare était de 530 livres, soit 76 pour 100. Si cette entrée avait été faite au poids brut pour lequel vous payez quand vous expédiez par le fret ordinaire, vous l'auriez obtenue sur la base de 13.2 pour 100 du taux des marchandises. De Halifax nous avions à la même date deux expéditions pour Wolfville et Springfield. Le poids brut était de 280 livres, la tare de 86 livres, soit 40 pour 100 de tare. Le tarif moyen sur sur le poids net est de 60·8 pour 100 du tarif des marchandises; avec 40 pour 100 de tare, cela faisait 36·48 pour 100 du tarif des marchandises. Maintenant, j'aimerais vous donner quelques comparaisons entre le tarif du poisson frais de Halifax et celui de Boston pour les distances semblables.

Par le Président:

Q. Si vous produisiez cela sous forme de tableau—R. J'ai l'intention de mettre ce tableau entre vos mains.

Q. Cela nous donnerait plus de temps pour en prendre connaissance. Nous aimerions beaucoup mieux que vous fassiez comme d'autres témoins ont fait: produire ce document pour qu'il soit annexé à votre déposition comme document vérifié par vous. Nous pourrions ensuite l'étudier à loisir?—R. C'est mon intention de vous le laisser de fait, quand j'ai commencé, j'avais l'intention de vous le remettre.

Q. Nous voulons donner à la preuve aussi peu d'étendue que possible, parce que, si elle prend une forme trop volumineuse, nous ne la lirons pas nous-mêmes et personne autre ne la lira. Maintenant, veuillez continuer.—R. La liste moyenne du service des trains de voyageurs ou des trains express du Pacifique-Canadien, avec laquelle j'ai établi des comparaisons et qui s'appliquera, je crois, à quelques autres chemins de fer de premier ordre, est de 215 pour 100 du service moyen des trains de marchandises, d'après les horaires actuels. En été, je crois que la différence entre les trains de marchandises et les trains express serait plus grande.

Dans la preuve faite ici, on a parlé du déchargement en transit; et à ce sujet il y a apparemment, dans l'esprit de certains messieurs, un malentendu que j'aimerais dissiper. J'ai ici un supplément No 7 de la I.C.C., No C. 1183, C.R.C. No 1797, traitant de la question du déchargement en transit. Je n'ai pas d'objection à la laisser au comité, au lieu de le lire en entier; mais je voudrais dire qu'il permet le déchargement en transit à deux points, au lieu de trois points, comme on l'a dit.

M. Found: C'est trois points si vous tenez compte aussi du point final.

Le Témoin: Le déchargement peut s'opérer à deux points intermédiaires. C'est dans ce sens qu'il en a été question devant le comité. Maintenant, on y lit:

> "Les expéditions de poisson par wagon de points situés dans l'Idaho, le Montana, l'Orégon ou le Washington à d'autres points des Etats indiqués ici (sauf en Californie) peuvent être ouvertes et partiellement déchargées à pas plus de deux points intermédiaires où le wagon doit passer en route du point initial d'expédition vers sa destination finale. Une somme additionnelle de $5 devra être prélevée pour chacun de ces déchargements partiels. Si on le désire, le poisson déchargé aux points intermédiaires, en vertu de cette règle, sera livré à une ou plusieurs adresses locales moyennant un taux additionnel de 15 cents par 100 livres au poids net du poisson livré.
>
> "La règle ci-dessus, en ce qu'elle s'applique aux wagons chargés de poisson, a été émise conformément à l'ordonnance de la Commission du commerce entre Etats, dans le rôle d'enquête et suspension n° 391, en date du 13 octobre 1914."

[W. S. Stout.]

Vous comprendrez, je crois, que ceci a été fait dans les circonstances suivantes: C'est mon impression, je ne puis la donner pour un fait, que quelque compagnie, à l'époque de la concurrence, quand il n'y avait pas de commissions nationales pour réglementer ces questions, il proposa cette réglementation à titre d'encouragement; quand elle eût été en vigueur pendant une période assez longue, on l'érigea en règle permanente.

Par le Président:

Q. Est-ce que votre compagnie a l'intention de faire cela?—R. Oui, nous étudierons la question; mais nous croyons qu'il n'est pas tout à fait juste pour nous de donner virtuellement aux expéditeurs de lots moindres qu'une charge de wagon le bénéfice du tarif au wagon.

Q. Quelle objection auriez-vous à cela tant que vous obtenez votre charge de wagon?—R. Quelle est alors l'objection à un tarif pour les lots de moins d'un wagon, si vous devez avoir un wagon distributeur pour donner au peuple le bénéfice du tarif au wagon?

Q. Il y a justement cette raison-ci: Il faut que le poisson soit transporté rapidement et distribué économiquement. C'est seulement en faisant ces deux choses que nous pouvons réussir à développer cette industrie dans un pays comme le Canada, dont les longues lignes courent à l'est et à l'ouest, et à faire pénétrer notre poisson des côtes de la mer sur nos marchés intérieurs. Je ne veux pas faire un discours sur ce sujet, mais je dois dire que les compagnies de transport de ce pays ont été généreusement subventionnées par le peuple du Canada et qu'aucune ne l'a été plus que le grand chemin de fer transcontinental avec lequel votre compagnie s'est si étroitement identifiée. Nous croyons maintenant que quand nous vous demandons de considérer non seulement les intérêts des producteurs, mais aussi ceux des consommateurs, et que nous pouvons vous montrer, par les dépositions des hommes qui nous ont précédés, que le poisson transporté par train de fret rapide n'arrive pas au consommateur en très bon état; nous croyons, dis-je, avoir un argument absolument irréfutable pour vous engager à faire circuler un wagon qui soit ouvert en transit, ou, comme certains l'ont appelé, un wagon-colporteur?—R. Je ne veux pas discuter la partie *boni* de vos remarques. Je ne crois pas qu'elle s'applique à la compagnie *Dominion Express*—Je ne dirai pas que le Pacifique-Canadien est exempt d'obligations—parce que la partie messagerie du chemin de fer est dirigée, maintenue et exploitée, et elle l'a toujours été, comme un organisme séparé, et qu'elle tient debout par elle-même.

Q. Elle tient debout parce qu'elle fait de l'argent?—R. Je vous demande pardon. Je vous montrerai un peu plus tard que nous ne faisons pas d'argent.

Q. Avez-vous des chiffres indiquant la quantité de poisson transportée de la côte de l'Atlantique à Montréal par votre compagnie en l'année 1907?—R. Non, pas la quantité; je n'ai rien pour 1907.

Q. Pouvez-vous dire au comité quelles ont été les recettes cette année-là?—R. Non.

Q. Pouvez-vous nous donner ce renseignement pour 1915?—R. Oui, je puis vous donner les recettes, mais pas la quantité. En 1915, les recettes de la compagnie ont été de $57,247.77 pour 56 points d'expédition.

Q. Pour le poisson frais et congelé?—R. Je n'imagine pas que nous transportions du poisson congelé; ce doit être du poisson frais et du poison séché.

Q. Du poisson légèrement séché, c'est-à-dire des aigrefins fumés?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que la quantité de poisson transportée a augmenté entre 1907 et 1915? —R. Je suis incapable de le dire.

Q. Savez-vous si, oui ou non, vous employez plus de wagons ou de messagers à cause de l'augmentation de cette classe de marchandise?—R. Je vais laisser M. Vickers répondre à cette question en ce qui concerne la division-est. (A M. Vickers): Qu'est-ce qui en est M. Vickers?

[W. S. Stout.]

M. VICKERS: Nous avons besoin d'aide additionnelle à cause de la distribution.
Le TÉMOIN: Et de plus d'espace sur les wagons?
M. VICKERS: Et de plus d'espace, oui.

Q. Quel est le tarif du poisson par charge de wagon de messagerie pour le poisson légèrement fumé, de Halifax, Mulgrave et Saint-Jean à Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver?—R. Il n'y a pas d'arrivages de poisson par charge de wagon. On ne m'a jamais offert une charge de wagon.

Par M. Found:

Q. Vous dites qu'on ne vous a jamais offert une charge de wagon? Est-ce que votre compagnie n'a pas transporté un chargement de wagon de Lockport, il y a deux ans?—R. Il peut y avoir eu un cas isolé, mais je puis dire qu'on ne nous a jamais demandé de donner un taux par charge de wagon ou qu'un tarif par wagon ait été exigé.

Par le Président:

Q. En supposant que différents expéditeurs voulussent réunir leurs envois en un seul wagon, envisageriez-vous la question de leur donner un taux au wagon?—R. Je ne suis pas prêt à répondre à cela—ou plutôt je dirai que nous la considérions, oui; mais je ne suis pas prêt à dire que nous l'accorderions.

Q. Devant qui auriez-vous à poser la question, ou quand pourriez-vous répondre à une question de ce genre?—R. C'est une question qui demande de l'étude. Je ne suis pas prêt à dire ce que nous ferions; c'est une infraction à une règle établie, non seulement à l'égard du poisson, mais une règle dont la portée s'étend à un gros volume de trafic.

Q. Est-ce qu'il vous en coûte plus pour le transport parce que le chargement se compose de colis individuels?—R. S'il est chargé par les expéditeurs en une seule fois et sans manutention de notre part ou sans service additionnel de wagonnage, il n'en coûtera pas plus. Cela dépend des conditions où vous l'obtenez.

Q. Serait-il praticable de faire ouvrir le wagon en transit si vous accordiez des taux au wagon?—R. C'est possible, oui.

Q. Disons à Montréal, Kingston, Toronto; Toronto comme dernier point?—R. De quel point désirez-vous faire partir ce wagon?

Q. De n'importe quel point des Provinces maritimes sur votre ligne, ou sur n'importe quelle ligne de raccordement, disons Saint-Jean, par exemple?—R. Si le wagon partait de Saint-Jean, il serait praticable de l'ouvrir à Montréal, mais non à Kingston, attendu qu'il ne passerait pas par Kingston pour aller à Toronto.

Q. Par quels grands centres, autre que Kingston, passerait-il, en route pour Toronto?—R. Bien, je suppose que le plus grand centre possible est Cobourg, ou Belleville. Notre ligne principale ne va pas à Kingston.

Q. Elle passe près, n'est-ce pas?—R. Elle passe à quelque vingt milles de Kingston.

Q. Vous n'êtes pas en mesure aujourd'hui de dire si votre compagnie étudierait la question soit d'accorder un taux de chargement par wagon ou d'assurer l'ouverture du wagon en transit?—R. En ce qui concerne l'ouverture du wagon en transit dont vous parlez, je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire. Voulez-vous parler d'un arrangement en vertu duquel le propriétaire ou le consignataire chargerait et déchargerait son poisson, où l'ouverture du wagon n'imposerait pas à la compagnie de messagerie l'emploi de main-d'œuvre additionnelle, ni au service de manutention de la livraison?

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. A quels points de l'est faites-vous des affaires?—R. Virtuellement à tous les endroits; il y a quelques rares endroits où nous n'allons pas.

[W. S. Stout.]

Par le Président:

Q. Vous dites que la raison pour laquelle vous n'avez pas de tarif pour le poisson au wagon entre la côte de l'Atlantique et Montréal, c'est qu'on ne vous a jamais demandé un tel tarif?—R. Je ne connais pas de cas où on nous ait offert une charge de wagon, où on nous ait informé que quelqu'un désirait expédier une charge de wagon.

Q. Pouvez-vous dire au comité par quel procédé il pourra connaître la décision de votre compagnie à cet égard?—R. Au sujet de l'établissement d'un taux plus bas que le taux actuel pour une charge de wagon?

Q. Oui—R. Je dirai sans aucune hésitation que nous ne pouvons accorder des taux plus bas pour aucune quantité de poisson qu'on nous offres maintenant. Vous avez actuellement pour moins d'une charge de wagon un tarif plus bas qu'on aurait dû l'établir pour un chargement complet.

Q. Quel est la comparaison entre les taux de l'est et ceux de l'ouest,—les taux du Pacifique pour le flétan, par exemple?—R. Ce sont des taux au wagon, tous des chargements de wagon.

Q. Vous nous avez donné les taux de l'est pour moins d'une charge de wagon; indiquez-nous maintenant quel est le tarif au wagon?—R. Le tarif au wagon, de quel point, dans l'est?

Q. Je parle du tarif au wagon de Saint-Jean à Montréal. Vous me dites que votre tarif est maintenant plus bas que ne devrait être le tarif au wagon. Je demande à présent si vous voulez dire quel est le tarif au wagon dans l'est, afin de l'avoir au dossier. Quel est le taux entre Saint-Jean et Montréal?—R. Bien, je vous ai remis un état contenant ce renseignement; il y a les taux de Saint-Jean à chacun des différents points d'importance entre Montréal et Windsor. Le tarif de Saint-Jean à Montréal est de $1.30.

Q. Et quel est-il jusqu'à Windsor?—R. $2.

Q. Maintenant, quel est le tarif, disons, de Vancouver à Montréal?—R. Pour moins d'un chargement de wagon?—R. Pour moins d'un chargement de wagon?

Q. Non pour un chargement complet; je veux avoir votre tarif au wagon?—R. $3.

Q. Et quel est-il de Vancouver à Boston?—R. $3.

Q. Et à New-York?—R. $3.

Q. Bien comment se fait-il que ces taux soient beaucoup plus bas que les taux dans la direction ouest?—R. Le tarif a été fait par les chemins de fer pour le mouvement des trains de voyageurs.

Q. Votre tarif de l'est est établi aussi pour le mouvement des trains de voyageurs, n'est-ce pas?—R. Oui. Quand nous avons ouvert à Vancouver il était nécessaire de faire face à ce tarif.

Q. Alors, c'est une simple question de concurrence?—R. C'est un tarif de concurrence.

Q. Est-ce qu'il paie?—R. Je ne crois pas.

Q. Avez-vous des chiffres indiquant s'il paie ou non?—R. Je n'en ai pas.

Q. Et s'il ne paie pas, vous devez rembourser ce que vous perdez dans le fonctionnement de ce service, si vous le pouvez, en imposant des taux plus élevés dans d'autres parties du service, je suppose?—R. Oui.

Q. Et alors pour se rendre compte de cette grande différence entre vos taux de Vancouver à Montréal, Boston et New York, nous n'avons qu'à regarder le tarif entre les points situés sur l'Atlantique et des points comme Montréal ou Windsor, Ont.?—R. Je ne crois pas qu'on puisse dire que les taux sur le poisson contribuent en quoi que ce soit à combler le déficit dans le transport du poisson de la côte du Pacifique en chargements de wagon à New-York, ou Boston ou Montréal.

Q. Je ne parle pas du poisson seulement, mais des taux de transport des marchandises de toutes classes venant de l'est?—R. Chaque fois que vous établissez, pour n'importe quelle classe de marchandises ou dans n'importe quel district, un tarif moins

[W. S. Stout.]

élevé que le coût du service, il faut comme question d'affaires, réaliser la différence dans quelque autre district.

Q. Parce que vous avez un tarif de concurrence à partir de la côte du Pacifique, et c'est ce que vous considérez omme un tarif excessivement bas, le tarif des autres parties de votre réseau sera nécessairement plus haut?—R. Oui, si on transportait le poisson à perte, cela arriverait indubitablement. J'aimerais dire qu'à l'époque où le Pacifique-Canadien a décidé d'accepter ce taux de Vancouver à Boston, ou d'appliquer à partir de Vancouver les mêmes taux qu'entre Seattle et Boston, le complément de nos trains était d'environ six wagons, et on s'attendait que d'addition de ce wagon n'ajouterait pas sensiblement, si elle ajoutait quelque chose, aux frais de traction pour le déplacement du train. En vertu de son contrat avec la *Dominion Express Company,* le chemin de fer Pacifique-Canadien ne peut transporter de marchandises sur un train de voyageurs. La conséquence, c'est que les marchandises étaient transportées par la compagnie de messageries au taux fixé aux Etats-Unis pour le service du fret sur les trains de voyageurs; la recette était partagée entre la compagnie de messageries et la compagnie de chemin de fer, de la manière ordinaire et selon les conditions générales du contrat. Les affaires du chemin de fer, en général, se sont accrues dans une proportion telle que le déplacement d'un wagon nécessite quelquefois une deuxième section du train, et c'est pourquoi il est important d'avoir le transport du poisson. Mais il est difficile de faire un calcul pour chaque classe de marchandise et de déterminer exactement ce qu'elle vous coûte; on ne peut arriver qu'à des moyennes.

Q. Vous faites encore des affaires à ce taux?—R. Oui.

Q. Et, naturellement, vous ne penseriez pas à y renoncer à moins d'y être forcés par la concurrence?—R. Après avoir fait des affaires pendant une période de vingt ans, il est difficile d'y renoncer.

Q. Ne serait-ce pas un avantage pour les compagnies de messagerie de faire expédier le poisson par charge de wagon, pour la bonne raison qu'aucun messager spécial ne serait nécessaire?—R. Vous voulez dire sans ouvrir le wagon en transit?

Q. Oui.—R. L'expéditeur et le consignataire s'occuperaient de la manutention aux points de départ et d'arrivée, épargnant ainsi à la compagnie tous frais de tête de ligne?

Q. Je veux parler d'aller de l'avant précisément de la même manière que les expéditions se font maintenant?—R. Les compagnies de messageries font le service des camionnage avec un peu de profit; le profit n'est pas grand, la différence de ce que vous paieriez pour la main-d'œuvre aux gares du chemin de fer.

Q. Alors l'avantage ne serait pas suffisant pour en faire un élément dans l'établissement du tarif?—R. Il est de coutume d'établir les taux plus bas pour les chargements de wagons que pour moins d'un chargement, pourvu que vos taux pour moins d'un wagon soient sur une base équitable.

Q. Est-ce que votre compagnie a jamais étudié la suggestion de diviser une section de votre wagon de messagerie, afin de la refroidir pour le transport du poisson?—R. Oui, monsieur, nous l'avons étudiée très attentivement en plusieurs occasions.

Q. Et à quelle conclusion en êtes-vous arrivés?—R. Je ne dirai pas que ce sont des experts. Mais c'est une question très différente à examiner.

Q. Quelles sont les objections qui s'y opposent, d'après ce que vous avez appris? —R. Il s'agit de faire dans le wagon une division permanente, avec une porte de wagon refrigérant, de sorte que l'accès à cette extrémité soit possible de l'autre extrémité si c'est nécessaire; et de renforcer les ressorts de cette extrémité du wagon pour porter la charge additionnelle; parce que si vous mettez une surcharge à un bout du wagon sans contrepoids équivalent à l'autre bout, votre wagon va pencher et au point de vue du fonctionnement ce ne sera pas un wagon sûr. Mais on me dit que, mécaniquement, il est possible de faire un wagon de ce genre; en construisant, ou reconstruisant, des wagons pour cette fin, il serait praticable d'en faire circuler de cette façon.

[W. S. Stout.]

Q. Votre compagnie serait-elle disposée à faire cela pour encourager ce commerce?—R. Nous serions disposés; bien que je n'aie pas demandé à la compagnie de chemin de fer si elle ferait cette dépense, je crois qu'elle le ferait. Elle désire tout autant que nous faire tout son possible en cette matière.

Q. Cela entraînerait-il une classification des taux?—R. Oh! non.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Ce serait à la compagnie de chemin de fer d'agir?—R. Il nous faudrait nous entendre avec le chemin de fer pour qu'il nous fournisse des wagons qui conviennent aux besoins. Au point de vue mécanique, on me dit que c'est chose possible, et il est probable que sous le rapport du fonctionnement cela pourrait s'arranger. Mais il y a ce désavantage: en pratique, c'est presque le même travail que le fonctionnement de deux wagons, parce que la partie refrigérante du wagon serait virtuellement séparée du *corps principal.* Nous pourrions avoir certaines difficultés, comme celles dont a parlé M. Byrne l'autre jour, quand, faisant allusion à une installation frigorifique qui logerait un wagon de fret, il a dit qu'il ne pouvait isoler un objet d'un tel volume; il peut être difficile aussi d'isoler ce compartiment aussi complètement que nous le voudrions. Nous ne savons pas jusqu'où nous pouvons aller; cela n'a jamais été essayé. J'ai discuté cette question avec M. Gutelius, gérant-général des chemins de fer du gouvernement, hier soir, et il m'a dit que les nouveaux wagons que le gouvernement fait construire sont construits sur les plants des wagons réglementaires de la *Dominion Express Company*, et cela veut dire qu'il n'y a pas de tuyaux de chauffage aux extrémités des wagons; mais tous les tuyaux de chauffage sont entre les deux portes de côté du wagon et concentrés au centre. Cela se fait à notre demande. Il y a une autre difficulté: il est un peu difficile de maintenir ou de tenir un certain nombre de wagons absolument sur un seul parcours. Le manque d'équipement se produit quelquefois à cause de l'augmentation des déplacements dans une direction, et les wagons disparaissent. Il y aurait toujours ce danger: pendant que nous fournissons un nombre suffisant de wagons pour répondre à ce trafic, il est possible que, quand vous aurez une expédition considérable à faire, tel wagon manque—à moins que vous ne construisiez tous les wagons de la même manière, et nous ne pourrions pas.

Q. Cette question de la subdivision d'un wagon de messageries pour le transport du poisson en été et en hiver a été mise à l'étude, et vous êtes porté à croire que votre compagnie la considérera dans un sens favorable?—R. Nous avons confiance qu'elle fera ce qu'elle pourra dans ce sens.

Q. Les expéditeurs et marchands en gros ont déclaré qu'ils la considèrent comme un élément de succès dans le transport du poisson en bon état?—R. Oui. J'aime à dire tout de suite qu'à l'heure actuelle, pour les transports partant d'autres points que ceux situés à l'est de New-Glasgow, ou plutôt des points desservis exclusivement par les chemins de fer du gouvernement, nous nous servons du même type de wagons sur les sections. Nous n'avons pas eu de plaintes sur l'état du poisson, sauf pour le poisson de l'Atlantique. Maintenant, est-ce à cause du manque de facilités convenables, ou est-ce dû à d'autres causes sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle?

M. FOUND: Voulez-vous avoir la bonté de répéter cela?

Le TÉMOIN: Je dis que nous employons maintenant sur les lignes du Pacifique-Canadien partant d'Halifax, Digby, Saint-Jean et Saint-André des wagons du même style que ceux que nous employons dans tout le pays sur les lignes du Pacifique-Canadien, que nous transportons du poisson dans tout le pays et que nous n'avons pas de plaintes au sujet de l'état de ce produit, sauf pour ce qui concerne le poisson de l'Atlantique.

M. FOUND: Mais n'est-ce pas un fait que les envois de l'ouest sont virtuellement tous en chargements complets et en wagons réfrigérants, tandis que pour les envois de la côte de l'Atlantique il n'en est pas ainsi?

[W. S. Stout.]

Le TÉMOIN: Non, M. Found, le transport par charge de wagon est la plus petite partie du fret dans n'importe quel district.

M. FOUND: Y a-t-il des chargements venant de la côte de l'ouest et expédiés à des points à l'est de Winnipeg qui ne sont pas en charges de wagons?

Le TÉMOIN: Non, je ne crois pas qu'aucun chargement de moins d'un wagon complet soit expédié à l'est de Winnipeg. Il y a 1,400 milles de Vancouver à Winnipeg.

M. FOUND: Le poisson venant de l'ouest à Winnipeg est en chargements de wagons, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Je le crois, mais je ne saurais dire positivement.

M. FOUND: Il l'a certainement été ces années dernières.

Le TÉMOIN: Naturellement, on expédie de Vancouver dans toutes les parties des provinces de la Prairie des colis de 25 livres et plus..

Laissez-moi vous demander ce qui en est de votre poisson du lac Supérieur. Nous avons transporté ce poisson depuis que notre chemin de fer est en opération, en 1885-86. M. James a dit ici, l'autre jour, qu'il recevait son poisson du lac en bon état. M. Binns connaît le commerce du poisson du lac Supérieur. Il peut vous dire tout ce qui s'y rapporte et je serais heureux s'il le faisait. Nous n'avons eu aucune plainte au sujet du poisson du lac Supérieur.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Est-ce votre opinion que le poisson de l'est n'est pas mis sur vos wagons en parfait état?—R. Non, docteur, je ne dis pas cela; je ne sais pas, mais voici ce que je ne comprends pas: c'est que nous avons eu des plaintes au sujet du poisson de la côte de l'Atlantique, qui n'arriverait pas en bon état, et dans d'autres parties du pays où nous avons exactement les mêmes moyens de transport et le même service, nous n'avons pas de plaintes. A qui la faute? Je n'ai pas la prétention de le dire. Je voudrais le savoir.

Par le Président:

Q. La preuve que nous avons ici porte que le poisson est bien emballé dans la glace quand il quitte Mulgrave pour Truro où les colis peuvent être réunis ensemble dans un seul wagon; mais que quand le produit arrive à Montréal ou à d'autres points à l'ouest de Montréal, la glace a fondu, laissant le poisson, comme s'est exprimé un témoin, haut et sec. En d'autres termes, le poisson est exposé à la chaleur en hiver par suite de la nécessité de rendre le wagon habitable pour le messager ou celui qui en a la charge; et en été, il est exposé aux rayons du soleil. C'est pour cette raison qu'on demande quelques améliorations ou changements dans le wagon, qui permettent le transport du poisson sans détérioration.—R. Un wagon de messageries est fait pour toutes sortes de marchandises. Nous avons des fruits qu'il faut préserver de la gelée; nous avons du poisson qu'il faut tenir au frais, et d'autres choses nécessitant divers degrés de température dans un wagon de 60 par 9, et de 10 ou 8 de hauteur. Ce n'est pas chose facile de mettre chaque chose en son milieu, exactement. Nous avons assez bien réussi en plaçant le poisson à l'extrémité du wagon, avec des ouvertures dans les côtés pour laisser pénétrer l'air par temps frais. Comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas eu de plaintes au sujet de l'état du poisson, sauf que j'ai entendu dire depuis le commencement de cette enquête qu'il y a des plaintes au sujet de l'état du poisson de l'Atlantique.

Q. Y a-t-il eu des réclamations contre votre compagnie parce qu'on avait reçu du poisson en partie grillé?—R. M. Vickers et moi avons eu une discussion au sujet de certain poisson reçu récemment et dont le bout des caisses était chaud, bien que les caisses eussent été tenues éloignées des tuyaux des wagons. C'était dans un wagon dont les tuyaux font le tour. Ces tuyaux vont être enlevés des extrémités du wagon et probablement, je crois la difficulté sera surmontée. M. Gutelius m'a promis de faire

[W. S. Stout.]

enlever les tuyaux des extrémités des wagons sur les chemins de fer du gouvernement, de sorte qu'ils seront conformes au type réglementaire du Pacifique-Canadien.

Q. Etes-vous maintenant disposé à continuer et à demander au chemin de fer Pacifique-Canadien de vous fournir un wagon comme celui-ci pour les fins d'expérimentation? Je veux dire avec une division à l'une des extrémités?—R. Il ne s'agit pas d'un wagon, mais de sept ou dix wagons, et si on construit de nouveaux wagons, c'est une dépense de $130,000. Cela veut dire aussi qu'on ne peut actuellement se procurer les matériaux de ces wagons à aucune condition et pour aucun prix. Ce sont là mes renseignements.

Q. Alors, vous ne voyez pas bien le moyen d'y arriver?—R. Veuillez ne pas tirer de conclusion hâtive. J'allais dire que si la compagnie de chemin de fer veut consentir, j'emploierai tous mes efforts à faire faire des divisions dans quelques wagons qui circulent actuellement, quelques-uns des vieux wagons à titre d'expérience, pour voir ce que nous pouvons en tirer.

Q. Pensez-vous qu'en améliorant l'état du poisson tel qu'il est livré sur les marchés de l'intérieur, nous pourrions augmenter la demande du poisson de l'Atlantique?—R. Je crois que vous devriez l'augmenter.

Q. Votre compagie a-t-elle intérêt à augmenter la quantité qu'elle transporte?—R. Oui, mais j'aimerais m'expliquer là-dessus sans que ce soit inscrit au dossier.

Q. Est-ce une classe de marchandise désirable pour les messageries?—R. En 1914, la *Dominion Express Company* a perdu $136,571 dans ses opérations de transport; c'est-à-dire qu'il a manqué cette somme pour que la recette égalât les dépenses. Je désire attirer votre attention sur le fait que c'était avant le commencement de la guerre. Pendant l'année 1915, la compagnie a subi une perte de $365,259. Maintenant, messieurs, si on transporte le poisson à 50 pour 100, ou environ la moitié seulement, du tarif des marchandises, et si tout le commerce, avec les taux les plus élevés comme avec les plus bas, ne paie pas les frais du service vous jugerez probablement si le poisson est un produit désirable pour le transport aux taux actuels.

Par M. Stewart (Lunenberg):

Q. Dans ces circonstances, combien de temps vous proposez-vous de continuer les affaires?—R. Je ne vois pas comment nous pouvons les discontinuer, mais nous ne pouvons pas marcher indéfiniment sur cette base. Comme je l'ai expliqué au commencement, il n'en coûte pas moins à la compagnie de messageries pour transporter votre poisson qu'il ne lui en coûte pour transporter du beurre et des œufs. Le seul avantage que nous ayons est la concession que la compagnie nous accorde sur le poisson; et le poisson est un produit qui exige une attention spécial; quelque fois, on en renouvelle la glace en transit. Alors la glace ou l'eau du poisson endommage les autres marchandises. Maintenant, nous transportons votre poisson pour environ la moitié du prix que nous obtenons pour la marchandise; ou, en faisant la réduction que nous sommes en mesure de faire en raison de la concession de la compagnie de chemin de fer, nous le transportons à 60 pour 100 de moins que nous n'obtenons pour les produits agricoles, et nous perdons de l'argent sur toute l'opération.

Par le Président:

Q. Il vous faudrait toujours faire circuler vos wagons de messageries même s'ils n'étaient pas remplis, n'est-ce pas, tant que vous resteriez dans les affaires?—R. Oui, je suppose.

Q. Et il serait préférable d'avoir un wagon bien rempli plutôt que d'en avoir un rempli partiellement, même s'il est rempli d'un produit d'une classe inférieure?—R. En présumant que nous sommes censés payer pour le wagon, n'est-ce pas ce que vous pensez?

Q. Oui?—R. Tel n'est pas le cas. Nous payons dans certains cas les taux de fret de première classe pour le transport de matières de seconde classe, produits de la ferme,

[W. S. Stout.]

etc.; et dans d'autres cas nous payons le taux et demi de première classe sur la marchandise; c'est-à-dire que nous payons 150 pour 100 sur une matière classifiée comme marchandise, et 100 pour 100 sur une autre matière. Sur certains chemins de fer nous donnons une garantie que les recettes de la compagnie de chemin de fer ne seront pas au-dessous d'un certain montant minimum; et il n'est pas déraisonnable qu'on demande une garantie contre les pertes du service que l'on fait. Sur d'autres voies ferrées, nous donnons 50 pour 100 de nos recettes à la compagnie de chemin de fer; dans aucun cas nous ne donnons davantage, mais il nous arrive de donner moins, quelquefois 40 ou 45 pour 100 seulement de nos recettes.

Q. Néanmoins, si vous faites voiturer un wagon de Mulgrave ou de Saint-Jean à Montréal et qu'une partie n'en soit pas remplie, une partie disponible pour matière de messagerie, cela ne vous paierait-t-il pas mieux de faire remplir de poisson cet espace disponible que de laisser circuler le wagon partiellement à vide?—R. Bien, nous sommes prêts à accepter le poisson additionnel, mais il ne nous en a pas été offert dans les conditions défavorables de l'heure présente.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Mais, comme le président vous l'a demandé, est-ce que cela ne vous paierait pas de faire remplir de poisson la partie inemployée du wagon?—R. Je ne crois pas que cela nous paie maintenant; comme la situation se trouve présentée dans les chiffres, il apparaîtrait que plus nous obtenons de poisson, plus elle est mauvaise.

Par le Président:

Q. Je ne veux pas que vous mettiez au dossier l'impression que pourrait créer la déclaration que vous perdez de l'argent parce que vous transportez du poisson?—R. Je n'ai aucunement l'intention de laisser cette impression; j'expose simplement le fait tel que je le trouve.

Q. Vous dites qu'à l'heure actuelle vous transportez à perte ce produit de classe inférieure?—R. A l'heure présente, nous faisons une perte sur le total de nos affaires.

Q. Est-ce à cause du faible volume du commerce?—R. Non, je ne voudrais pas dire cela.

Q. Dites-vous que vos taux sont trop bas——

Q. Généralement parlant, vous dites que vos taux sur les opérations de messageries au Canada sont trop bas?—R. Nous avons peut-être souffert de quelque dépréciation des affaires à cause de la guerre.

Q. Que voulez-vous dire par là?—R. Que le volume des affaires est faible depuis la guerre.

Q. Vos pertes ne sont-elles pas dues à cela?—R. Dans une certaine proportion, mais il est difficile de déterminer jusqu'à quel point.

Q. Pendant les années 1914 et 1915, avez-vous fait une perte de bénéfice?—R. En 1914 et 1915, nous avons subi une perte; en 1913 et les années précédentes, nous avions coutume de réaliser un bénéfice.

Q. Vos taux n'ont pas été changés pendant ce temps, n'est-ce pas?—R. En 1913, les taux à l'ouest du lac Supérieur, le tarif local et direct, ont été réduits dans une certaine mesure.

Q. Cela expliquerait-il la perte subie l'année suivante, en 1914?—R. Pas complètement, mais en partie.

Q. Dans quelle mesure cela l'expliquerait-il?—R. C'est difficile à dire.

Q. Vous n'avez pas fait de calcul pour le déterminer?—R. Il est très difficile de déterminer la part attribuable à la guerre, à la réduction des taux et à la concurrence du service des colis postaux.

Q. Alors, le fléchissement dans le volume des affaires est, à votre sens, la principale cause de la perte faite par votre compagnie en 1914 et 1915?—R. Non, je ne puis dire cela.

[W. S. Stout.]

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Autrement, comment pouvez-vous expliquer la perte, si les taux sont restés les mêmes?—R. Les taux ne sont pas les mêmes. Nous avons eu une réduction du tarif en 1913 et la concurrence du colis postal; nous avons eu aussi une concurrence de la part d'autres chemins de fer.

Q. Comme le président l'a dit, cela affecterait seulement la quantité de matière de messagerie que vous avez transporté?—R. Cela affecte la quantité, oui. Cela nous enlève une partie considérable des marchandises que nous transportions sur une meilleure base que celles qui restent.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Et cette concurrence vous force à abaisser vos taux?—R. Non, elle n'a pas ce résultat, parce que les taux sont fixés par la Commission des chemins de fer.

Q. Vous dites qu'ils ont été diminués en 1913?—R. Oui.

Q. Pourquoi les avez-vous diminués?—R. Par ordonnance de la Commission des chemins de fer. Il est possible, je ne suis pas prêt à l'affirmer, que nous soyons allés plus loin dans la réduction des taux que nous n'aurions dû aller.

Par le Président:

Q. Ainsi, il n'est pas dans l'intention de votre compagnie de favoriser le transport du poisson de la côte de l'Atlantique aux points de l'intérieur?—R. Ce n'est pas notre intention de le décourager; au contraire, nous nous efforçons d'encourager tout le commerce que nous pouvons encourager.

Q. Alors votre compagnie, en fait, désire encourager, autant qu'il est en son pouvoir, le transport du poisson de la côte de l'Atlantique sur les marchés intérieurs du Canada?—R. Oui, et nous le ferons.

Q. Votre compagnie serait-elle prête, pour appliquer une semblable politique, à accueillir favorablement l'idée d'accorder un tarif au wagon?—R. Pas un tarif inférieur au tarif actuel.

Q. Bien, les taux actuels sont plus bas que les taux au wagon, n'est-ce pas? Le tarif actuel s'applique à un chargement de 500 livres, n'est-il pas vrai?—R. A un chargement de n'importe quel volume.

Q. Il est généralement d'usage, n'est-ce pas, de fixer des taux au wagon?—R. Sur la marchandise.

Q. Quelle sorte de marchandise?—R. Chaque fois que vous avez quelque chose à gagner en faisant un tarif plus bas.

Q. Quand il y a quelque épargne à faire vous pouvez établir un tarif au wagon?—R. Pas sur les expéditions de poisson de l'Atlantique—il peut y avoir de l'épargne à réaliser, mais ce que je dis, c'est que le tarif actuel est plus bas qu'il ne devrait l'être même sur les chargements de wagon.

Q. Mais pas assez bas pour être une cause de perte dans le transport?—R. Nous n'établirions pas un tarif qui serait assez bas pour causer des pertes à la compagnie.

Q. Dois-je comprendre que vous regardez le tarif actuel comme ne vous permettant pas de réaliser aucun bénéfice dans le transport du poisson de la côte de l'Atlantique à l'intérieur?—R. Oui.

Q. Vous considérez que vous faites ce commerce sans y réaliser aucun profit?—R. Oui.

Q. Et qu'il se peut que vous y subissiez des pertes?—R. C'est possible.

Q. Vous êtes-vous jamais assuré, ou vous êtes-vous efforcé de vous assurer quelles sont les pertes?—R. Non, je puis y arriver seulement par comparaison, en prenant les taux sur le poisson et en les comparant avec les taux de l'échelle "N" sur les produits de la ferme. Sur le total des affaires il y a perte, et, comme les taux sur le

[W. S. Stout.]

poisson sont actuellement plus bas que sur les marchandises, les pertes doivent être plus fortes sur le poisson que sur les autres marchandises.

Q. Y a-t-il perte dans vos opérations entre Montréal et l'est?—R. Nous ne séparons pas les recettes par sections ou divisions.

Q. Vous n'êtes donc pas prêt à dire que vous avez subi une perte pendant les deux dernières années?—R. Non.

Q. Les taux étant moins élevés dans l'ouest, c'est-à-dire dans quelques parties de l'ouest, pour les longs parcours, il est possible que certaines pertes subies soient dues à cela?—R. Je ne crois pas que les taux soient plus bas, sauf en ce qui concerne le poisson au wagon.

Q. Sur quelle partie du réseau de chemin de fer du gouvernement opérez-vous?—R. Sur toutes les lignes.

Q. Sur l'Intercolonial, de Mulgrave à Montréal?—R. Oui.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Opérez-vous à partir de Sydney?—R. De Sydney à Montréal.

Q. Allez-vous sur les embranchements de l'Intercolonial?—R. Oui, je crois que nous exploitons virtuellement tous les embranchements tributaires de l'Intercolonial.

Par le Président:

Q. Le chemin de fer fournit les wagons?—R. Oui.

Q. Et il fait toutes les améliorations requises sur les wagons?—R. Il faudra s'entendre avec lui.

Q. Comment les recettes sont-elles divisées entre vous et le chemin de fer du gouvernement?—R. Cinquante par cinquante.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Faites-vous affaires avec le chemin de fer Halifax et Southern?—R. Non, il exploite ses propres messageries.

Par le Président:

Q. Pouvez-vous nous dire combien d'employés vous avez entre Sydney et Montréal sur le chemin de fer du gouvernement?—R. Employez-vous le personnel de l'Intercolonial pour vos opérations?

M. VICKERS: Nous avons des agents de route et des surintendants.

Le PRÉSIDENT: Il n'y en aurait que quelques-uns?

M. VICKERS: Vous voulez parler des chefs de gare? Nous employons les hommes du chemin de fer Intercolonial dans la plupart des cas. Nous en avons plusieurs qui sont exclusivement à notre emploi.

M. TURGEON: Vos agents ne sont pas toujours les employés de l'Intercolonial?

M. VICKERS: Non.

Par le Président:

Q. En organisant son personnel, l'Intercolonial pourrait-il exploiter un service de messageries sur ses lignes dans le territoire actuellement desservi par vous?—R. Il pourrait le faire sur son propre réseau. Je ne veux pas qu'il soit compris qu'il pourrait le faire avec le même avantage pour le public, étant donné tout le territoire que nous desservons.

Q. Mais le territoire qu'il parcourt pourrait être desservi par une compagnie de messageries exploitée par lui aussi bien que par une autre compagnie de messageries? R. Cela pourrait se faire au point de vue local; le trafic local pourrait être manutentionné.

[W. S. Stout.]

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Le trafic local de la ligne même?—R. Avec tout autant d'avantage, probablement, que tout autre pourrait le faire.

Q. Par exemple, le chef de gare de l'Intercolonial à Mulgrave est aussi votre agent?

M. VICKERS: Oui.

M. CHISHOLM (Inverness): Pourquoi le même homme ne fait-il pas le travail de messagerie pour sa propre ligne?

M. VICKERS: Il le pourrait.

Par le Président:

Q. Vous ne seriez pas disposé à aller plus loin dans l'expression de votre opinion au sujet de ce qui arriverait si l'Intercolonial devait organiser une compagnie de messageries, je suppose?—R. Je voudrais dire ceci, qu'il y a un avantage pour le public à ce que le trafic soit fait par une seule compagnie qui étend ses opérations dans tout le Canada, qui accélère le mouvement du trafic, établit des taux directs et épargne beaucoup de travail de bureau. Tout chemin de fer entreprenant un service de messageries aurait à organiser une division des messageries et un personnel pour la diriger.

Q. Je pourrais bien dire ici que nous en avons tant entendu au sujet des avantages que possèdent les expéditeurs de l'Ouest par suite de ce que vous avez appelé, techniquement, un tarif de concurrence, donnant des taux raisonnables de transport, que peut-être l'Intercolonial pourrait entreprendre un service de messageries et nous aider de cette façon. Vous voyez, en dehors de toute autre considération, que ce service serait un concurrent dans un domaine restreint, je suppose; et l'idée mérite peut-être considération. C'est la raison pour laquelle je vous pose ces questions.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Pendant que vous êtes sur ce sujet, quel changement extraordinaire l'Intercolonial aurait-il à effectuer pour exploiter son propre service de messageries? Ainsi, nous parlons actuellement de poisson: quelle nouveau mécanisme faudrait-il pour ce service?—R. L'Intercolonial le ferait sur ses trains. Il aurait à ouvrir des bureaux dans les villes comme Montréal, Québec, Saint-Jean, et dans d'autres centres où il y a des dépenses très considérables à encourir. Il faudrait établir un service de voitures, qui est une particularité coûteuse mais que notre compagnie pourrait probablement faire à beaucoup moins de frais que l'Intercolonial opérant séparément, parce qu'il nous faudrait à tout événement maintenir certaines facilités de transport et un certain équipement dans ces villes. C'est mon opinion que les frais d'entretien des bureaux absorberaient tous les bénéfices des opérations et peut-être davantage.

M. FOUND: Il y a justement un point que je voudrais faire élucider: Il peut y avoir méprise de ma part, mais s'il en est ainsi j'aimerais qu'on me le dise. Il y a quelque temps vous avez dit, si j'ai bien compris, que c'est dans l'est seulement que le tarif porte sur le poids net des chargements; que sur tous les autres chargements, on ajoute 25 cents pour le colis.

Le TÉMOIN: Sur le poisson de l'Atlantique, sauf le poisson au wagon.

Par le Président:

Q. Avez-vous quelque suggestion à faire au comité, M. Stout, pour nous aider à résoudre le problème du transport du poisson de l'Atlantique sur la table du consommateur aussi expéditivement que possible, aussi économiquement que possible et dans le plus parfait état de conservation?—R. Bien, j'espérais que vous ne me demanderiez pas d'exprimer une opinion à ce sujet. J'ai pensé un peu à cette question.

Q. Vous n'avez pas besoin d'exprimer une opinion à moins que vous ne le désiriez. —R. Il me semble que c'est matière à étude pour d'autres. La *Dominion Express*

[W. S. Stout.]

Company est prête à faire tout en son pouvoir pour aider sous ce rapport. Mais j'ai cette idée qui me trotte par la tête: que vous avez besoin de faire l'éducation du peuple, non seulement pour l'engager à manger du poisson, mais aussi pour lui apprendre à l'empaqueter et l'expédier. Vous nous citez des cas sur la côte de l'Atlantique où des colis pèsent cinq ou six cents livres brutes et où le poisson est expédié sur des trains de voyageurs; il faut changer rapidement et c'est une entreprise difficile de manier un colis de ce volume quand il faut le faire avec soin; la seule manière d'y arriver est de le faire tourner deux ou trois fois sur lui-même en bouleversant le contenu. Prenez les poissons de choix; si on pouvait les empaqueter en caisses de 100 livres, nous aurions un colis que tout homme peut soulever et poser de nouveau. Et s'il était convenablement empaqueté au départ, dans une quantité de glace suffisante— et je désire attirer votre attention sur le fait que nous avons continué à transporter le poisson sur la base du poids net pour vous permettre d'y joindre de la glace en abondance et de l'envoyer ainsi en bonne condition du point d'expédition au point de distribution—l'état de conservation en serait amélioré. Et si vous pouviez faire quelque chose pour montrer aux gens à faire cuire le poisson et pour leur donner le goût du bon poisson bien cuit, vous feriez beaucoup pour répandre votre commerce.

Q. Pensez-vous qu'une cuisine de démonstration établie dans les centres importants du Canada serait utile dans ce sens?—R. Je le crois . Malheureusement, je n'étais pas chez moi pendant l'exposition, l'an dernier, et je n'ai pas vu ce qu'on a fait à ce propos. Mais je ferais cette autre suggestion, qui n'est peut-être pas dans mes attributions: le paiement par le gouvernement, aujourd'hui, d'un tiers des taux de messageries sur le poisson, ce qui représenterait virtuellement une moyenne d'environ un demi-cent par livre, pourrait amener de bons résultats. Je ne discute pas la question et je n'ai aucun commentaire à faire à ce sujet; mais M. Binns me dit que l'achat de poisson pour la consommation domestique est une affaire de six ou sept livres à la fois, et si ce demi-cent ne se perd pas entre le point d'expédition et le point de distribution, le chef de famille qui achète cete quantité moyenne pour la consommation quotidienne aura réalisé une économie d'environ un ou deux cents sur son achat. Maintenant, je ne crois pas que cela compte du tout pour lui, mais il me semble que si on dépensait ce montant pour faire l'éducation (d'abord) des expéditeurs au sujet de la façon d'empaqueter convenablement leur poisson et de faire un paquet commode à expédier; et (en second lieu) pour faire l'éducation du public sur les avantages et les qualités du poisson, sur les méthodes appétissantes de le faire cuire, on arriverait à des résultats beaucoup plus étendus; on irait beaucoup plus loin dans le sens du développement de la demande et de l'accroissement de la consommation du poisson.

Le témoin est congédié.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE 301,
JEUDI, 9 mars 1916.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi, le président, M. Jameson, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: C'était l'intention, aujourd'hui, de prendre les dépositions de M. Hayes, du chemin de fer Intercolonial, et de M. A. E. McDonald, de la compagnie du Pacifique-Canadien; mais ce dernier monsieur m'informe que sa présence est requise aujourd'hui à Toronto, à une assemblée qui était convoquée avant qu'il n'eût reçu la citation à paraître devant ce comité. Il dit aussi qu'il ne serait pas commode pour lui, à cause d'autres obligations impératives, de se trouver ici le 14 ou le 15 de ce mois. Donc, quand nous lèverons la séance ce matin, nous pourrions ajourner à une date qui convienne aux occupations de ce monsieur, qui paraît être bien occupé.

M. C. A. HAYES est appelé et après avoir fait sa déclaration solennelle est interrogé comme suit:—

Par le Président:

Q. Quelle est votre position officielle à l'Intercolonial?—R. Gérant général du trafic.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous à l'emploi de ce chemin de fer?—R. Un peu plus de deux ans et demi.

Q. Avant ce temps, quelle expérience aviez-vous en matière de chemin de fer?—R. Environ trente ans d'expérience.

Q. Dans quelle compagnie?—R. Environ vingt ans au Grand-Tronc et au Boston & Maine pendant la période précédente.

Q. Alors vous avez acquis une expérience générale en matière de chemin de fer?—R. Oui, dans le service des transports.

Q. Pouvez-vous dire quels sont les taux d'expédition du poisson frais par wagon frigorifique, au chargement ou en lots de moins d'une charge de wagon, de Mulgrave à Québec?—R. Pas de Mulgrave à Québec. Je crois cependant, que le tarif jusqu'à Québec est le même que le tarif jusqu'à Montréal.

Q. Donnez le tarif de Mulgrave à Montréal au chargement de wagon et en lots de moins d'un wagon.—R. Le tarif pour le poisson frais au wagon est de 28 cents par 100 livres; pour des lots de moins d'un wagon, il est de 38 cents par 100 livres.

Q. Vous pensez que le tarif pour Québec est le même?—R. C'est mon impression que le tarif pour Québec est le même.

Q. Quel est le tarif pour un chargement de wagon et pour des lots de moins d'une charge de wagon jusqu'à Toronto?—R. Tarif du poisson frais jusqu'à Toronto: au wagon, 35 cents par 100 livres; en lots de moins d'un wagon, 70 cents par 100 livres.

Q. Maintenant, donnez le tarif pour Hamilton?—R. De Mulgrave à Hamilton, le tarif au wagon est de 36 cents par 100 livres. Le tarif pour moins d'une charge de wagon, je ne puis vous le donner, mais je crois qu'il serait de 72 cents par 100 livres.

Q. Et le tarif pour London, Ontario?—R. Le tarif au wagon pour London, Ontario, est de 40 cents par 100 livres. Je ne puis vous donner le tarif pour moins d'une charge de wagon jusqu'à cet endroit.

Q. Quel est tarif au wagon pour Windsor, Ontario?—R. Je n'ai pas le renseignement.

Q. Avez-vous le tarif pour Winnipeg?—R. Je n'ai pas celui-là non plus.

Q. Ni le tarif pour Calgary et Vancouver?—R. Non.

Q. Quel est le tarif de Halifax à Montréal?—R. Le tarif de Halifax à Montréal pour le poisson frais au wagon est de 26 cents par 100 livres; pour moins d'une charge de wagon, 35 cents par 100 livres.

Q. Ces taux sont-ils pour le poids net du poisson? Ou sont-ils basés sur la pesanteur brute du colis y compris la glace?—R. Le poids brut du colis, comprenant celui de la glace qui se trouve dans le colis.

Q. Nous avons eu ici le témoignage d'hommes s'occupant de messageries, et les tarifs de messageries sont basés, nous ont-ils dit, non sur le poids brut, mais sur le poids net du poisson. Est-ce que la direction de votre chemin de fer a jamais considéré s'il ne serait pas équitable de baser les taux de transport sur le poids net au lieu du poids brut du colis?—R. Je crois que nous avons étudié ce détail quand nous avons établi les taux de transport aussi bas qu'ils le sont. Ce n'est pas la pratique pour le transport d'aucune marchandise d'appliquer le tarif au poids net du contenu du colis; le tarif est calculé en tenant compte de la tare aussi bien que du poids net.

Q. Quelle autre classe de marchandises diminue de poids en cours de route par suite de la fonte de la glace?—R. Je ne sais pas. Il y a très peu de produits.

Q. En fait, il n'y en a pas que vous ayez à transporter?—R. Pas que je connaisse.

Q. Et ainsi le poisson constitue de lui-même une classe spéciale?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire quelle est la différence entre le poids net du poisson et le poids brut du colis dans lequel il est expédié?—R. Y compris la glace?

Q. Oui.—R. Elle est évaluée à quelque chose entre 25 et 40 pour 100; c'est-à-dire que le poids net a cela de moins que le poids brut. Mais cela varie, j'imagine, d'après la saison de l'année et la quantité de glace que l'expéditeur met dans le colis.

Q. Cette glace est en grande partie fondue quand le poisson arrive à destination?—R. Je ne pourrais rien dire à ce sujet.

Q. La déposition des témoins entendus porte que tel est le cas. Puisqu'il en est ainsi, ne pensez-vous pas qu'il serait très raisonnable de la part des compagnies de chemins de fer de tenir compte de la perte de poids dans l'établissement des taux?—R. Comme je l'ai déjà dit, le chemin de fer l'a fait en établissant ses taux de transport aussi bas qu'ils sont.

Q. De quelle manière? Jusqu'à quel point le tarif sur le poisson est-il plus bas que les taux de transport de n'importe quel autre produit de même nature?—R. Sur l'Intercolonial, nous nous sommes efforcés d'encourager le développement du commerce du poisson autant qu'il était en notre pouvoir. De Mulgrave à Montréal, le tarif pour le transport direct d'un chargement de wagons est de 28 cents par 100 livres. Le tarif pour moins d'une charge de wagon, que j'ai dit être de 38 cents, serait de 60 cents d'après la classification ordinaire. Ces taux, qui sont en vigueur depuis un grand nombre d'années, ont été adoptés, comme je comprends la chose, pour aider à amener le poisson des Provinces maritimes sur les marchés de Montréal et de l'ouest.

Par M. Kyte:

Q. Est-ce que les tarifs de l'Intercolonial n'ont pas été augmentés?—R. Non, pas le tarif du poisson.

Q. Les augmentations ne s'appliquaient pas au poisson?—R. Non.

Par M. Sinclair:

Q. Elles ne s'appliquaient pas au commerce local?—R. Voulez-vous parler du commerce local jusqu'à Montréal?

Q. Non, le commerce local le long de la route.—R. Vous voulez dire dans les provinces maritimes?

[C. A. Hayes.]

Q. Oui, les provinces maritimes.—R. Il se peut que de légères augmentations y aient eu lieu.

Q. Le ministre des Chemins de fer nous a dit que les taux avaient été augmentés. —R. Il se peut qu'il y ait eu de légères augmentations.

Q. N'êtes-vous pas au courant de cela?—R. Je ne suis pas au courant de cela. Je parle actuellement du tarif pour Montréal.

Q. Du tarif direct?—R. Du transport direct.

Q. Vous ne voudriez pas dire qu'il y a eu aucune augmentation du tarif appliqué au transport local?—R. Je ne veux pas dire qu'il y en a ou qu'il n'y en a pas eu. J'aurais besoin de vérifier cela.

Q. Y a-t- il eu une augmentation général du tarif des transports locaux, il y a quelques années?—R. Il y a eu une augmentation générale des tarifs classifiés; mais pour le poisson, nous avons ce que nous appelons les taux de *faveur*, qui sont ordinairement plus bas que les taux classifiés.

Q. Avez-vous la direction de cette division du service?—R. Le service des transports?

Q. Oui?—R. Oui.

Q. Et vous me dites que vous ne savez pas qu'il y a eu une augmentation des taux de transport local? Vous n'êtes pas certain de cela?—R. Je ne suis pas certain—en ce qui concerne le tarif du poisson.

Q. J'en suis surpris. Il y a eu assez de discussion sur ce sujet dans les Provinces maritimes depuis deux ans?—R. Au sujet du tarif du poisson?

Q. Oui?—R. Nous n'avons pas entendu parler de discussion ou de plaintes au sujet du tarif du poisson dans les Provinces maritimes.

Q. Vous n'avez jamais entendu aucune objection contre l'augmentation du tarif local du poisson?—R. Non.

Par M. Kyte:

Q. Quelle différence y a-t-il entre votre tarif et celui du Pacifique-Canadien d'Halifax à Montréal?—R. Le Pacifique-Canadien ne transporte pas de poisson d'Halifax à Montréal, à moins qu'il ne le fasse passer par Digby.

Q. Il ne le transporte pas directement de Halifax?—R. Non.

Q. Vous dites qu'il n'y a pas de classification par le Pacifique-Canadien pour le transport du poisson d'Halifax à Montréal?—R. Non, le Pacifique-Canadien n'a pas de tarif d'Halifax à Montréal. Nous avons tout le commerce du poisson d'Halifax à Montréal.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que le Pacifique-Canadien ne transporte pas de poisson de Saint-Jean à Montréal?—R. Il en transporte de Saint-Jean; sa ligne de Saint-Jean est beaucoup plus courte que celle de l'Intercolonial.

Q. Avez-vous des renseignements au sujet de la différence qui existe entre le tarif du Pacifique-Canadien de Saint-Jean à Montréal et celui de l'Intercolonial?—R. Le tarif du Pacifique-Canadien est un peu plus bas, à cause de la différence de parcours. Le Pacifique-Canadien a une ligne plus courte.

Par M. Sinclair:

Q. Vous dites que ce tarif de 28 et 38 cents que vous nous avez cité a été établi depuis nombre d'années. Savez-vous depuis combien d'années?—R. Non, je ne puis vous dire. Il doit y avoir plusieurs années.

Q. C'est un bien vieux tarif?—R. Je ne crois pas avoir ce renseignement ici. (Il consulte des documents.) Je n'ai sous la main rien qui indique jusqu'à quelle époque il remonte. Je le retrouve ici jusqu'en 1910.

[C. A. Hayes.]

Q. C'est antérieurement à cette date?—R. Je crois, cependant, qu'il a été en vigueur un grand nombre d'années avant cela.

Q. Aucune réduction du tarif du poisson n'a été opérée depuis nombre d'années?—R. Aucune réduction; aucune jusqu'à Montréal.

Q. On nous a informés que le service de messageries n'est pas satisfaisant. Je voudrais que vous nous dissiez pourquoi l'Intercolonial ne fournit pas de wagons convenables pour le transport du poisson par messagerie?—R. Avant que vous en veniez à cette question, je ne voudrais pas vous induire en erreur jusqu'à vous faire croire qu'il n'y a eu aucune augmentation du tarif du poisson. Au delà de Montréal, pour Toronto et d'autres points, je crois que les taux ont été augmentés il y a plusieurs années à la demande de notre comité du tarif. Mais il n'y a pas eu d'augmentation sur l'Intercolonial, parce que les transports locaux, là-bas, dans les Provinces maritimes, ont été si peu importants que personne ne nous a jamais fait aucune observation à ce propos. Comme exemple, prenez le tarif de Mulgrave, disons, jusqu'à Montréal, et comparez-le au tarif du Pacifique-Canadien depuis Owen-Sounds, d'où le poisson du lac est expédié à Toronto. Cela pourrait être intéressant pour le comité.

Q. Je veux pousser cette question de l'Intercolonial un peu plus loin?—R. Très bien, monsieur.

Q. Quelles facilités les expéditeurs locaux ont-ils pour envoyer le poisson en wagon frigorifique à ces taux de transport sur l'Intercolonial?—R. Au point de vue local?

Q. Oui, au point de vue local?—R. Bien, s'ils en ont une quantité suffisante, disons 10,000 ou 12,000 livres, cela justifierait le chemin de fer de fournir un wagon frigorifique.

Q. Au taux du transport direct à Montréal?—R. Non—bien cela se pourrait, monsieur, si le chargement à Mulgrave, Halifax ou Moncton représentait une quantité suffisante.

Q. Dix ou douze mille livres est une très grande quantité. Je parle du commerçant local qui veut faire un achat de poisson chez un commerçant de gros de la côte. Il a peut-être besoin de 500 ou 100 livres de poisson. Existe-il un service régulier dont il pourrait profiter?—R. Un service de fret?

Q. Oui?—R. Non.

Q. La question est importante pour le commerce local. C'est mon opinion que nous pourrions établir un gros commerce dans les Provinces maritimes, entre les différentes villes et cités, si nous avions régulièrement un service de chemin de fer de ce genre.—R. Ce serait peut-être possible. Cependant, nous n'avons jamais eu un tel service ni aucune demande pour un service de ce genre indiquant qu'il y ait un mouvement commercial dans le sens dont vous parlez.

Q. Ainsi il n'y a sur l'Intercolonial aucun service par lequel de petits chargements de poisson peuvent être expédiés en wagons frigorifiques, soit par messageries ou par fret, entre différents points des provinces maritimes?—R. Aucun.

Q. Pensez-vous que ce soit là un service convenable?—R. Nous aimerions avoir une demande formelle pour y faire des affaires, mais nous n'en avons pas eu, M. Sinclair. Je ne doute pas que s'il y a des consommateurs qui veulent faire de ces envois, ils s'adresseront à nous.

Q. Comment pouvez-vous vous attendre de voir ce commerce se développer tant que vous n'aurez pas établi les facilités de transport nécessaires?—R. L'homme qui croit avoir une occasion de faire des affaires vient ordinairement vous trouver et vous demande si vous pouvez y voir pour lui.

Q. Il n'est pas douteux que le commerce du poisson est un commerce très considérable, et qu'il deviendra plus considérable encore s'il est convenablement développé; mais il n'existe absolument aucune facilité de transport pour l'expédition de petites quantités de poisson le long d'aucune partie de l'Intercolonial, soit par messageries ou wagon frigorifique?—R. Non.

[C. A. Hayes.]

ANNEXE No 3

Q. Voulez-vous nous dire quelle quantité de poisson vous avez transporté l'an dernier?—R. Je ne puis vous le dire, mais je peux vous donner les chiffres de Mulgrave tant par fret que par messageries.

Q. Est-ce que vos chiffres comprennent le commerce local?—R. Je crois que si; mais j'ai été appelé ici d'une manière si soudaine—j'étais absent de Moncton au moment où j'ai été assigné—que je ne suis pas sûr de ce point. Voici un état des chargements expédiés de Mulgrave depuis douze ans tant par fret que par messageries; autant que je puis m'en rendre compte, il comprend le commerce local aussi bien que le transport direct.

M. SINCLAIR: Je crois qu'il vaudrait mieux avoir cela au dossier.

Le PRÉSIDENT: Oui, cela devrait aller au dossier.

Le TÉMOIN: Il pourrait être intéressant pour le comité de connaître les chiffres que voici:

MEMOIRE DES EXPEDITIONS DE POISSON DE MULGRAVE.

Année.	Fret, tonnes.	Messageries, tonnes.
1903	1,420	180
1904	1,710	318
1905	2,047	526
1906	2,275	436
1907	2,086	438
1908	2,274	754
1909	1,966	450
1910	2,484	576
1911	2,732	601
1912	2,372	1,486
1913	2,793	1,374
1914	2,800	1,063
1915	2,930	1,444

L'année 1915 tient la première place relativement au tonnage par fret et la deuxième par messageries.

Par M. Sinclair:

Q. Avez-vous les quantités correspondantes expédiées d'Halifax?—R. Je n'ai pas les chiffres des expéditions par messageries d'Halifax, et je ne suis pas bien certain de l'exactitude de ceux que j'ai touchant les expéditions par fret. J'ai ici les chiffres des expéditions par fret tels qu'ils m'ont été donnés, mais je n'ai pas eu le temps d'en faire l'analyse.

Q. Ces chiffres sont-ils tirés de vos livres à Mulgrave?—R. Oui, sur la foi des rapports du chef de gare à Mulgrave. Pour Halifax, je doute que les chiffres que j'ai ne soient exacts, je puis avoir ces renseignements d'Halifax si vous le désirez. La moyenne des expéditions que mentionne le rapport que j'ai est si peu élevée que je ne crois pas à son exactitude.

Par le Président:

Q. Vous pouvez avoir ces renseignements et en faire un rapport que vous soumettrez au comité?—R. Je serai heureux de le faire. Je vais vous donner les chiffres que j'ai pour ce qu'ils valent, mais je ne crois pas qu'ils devraient figurer au rapport. (Les chiffres sont lus.)

[C. A. Hayes.]

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Est-ce que ces chiffres sont pour les expéditions par fret ou par messageries?—R. Par fret. Je n'ai pas ceux des expéditions par messageries d'Halifax.

M. Found: Toutes les expéditions d'Halifax se faisaient par messageries.

Par M. Sinclair:

Q. Avant de laisser la question de fret, n'a-t-il pas été dit par certains témoins que la capacité minimum des wagons avait été augmentée?—R. Oui, la capacité minimum d'un wagon pour le transport du poisson frais a été portée de 20,000 livres à 24,000 livres, à dater du 1er septembre.

Q. Et pour le transport de l'aigrefin?—R. Non, le tarif pour le poisson frais ne s'appliquait pas à l'égrefin. Ce poisson tombe dans la catégorie du poisson fumé qui doit être expédié par wagons dont la capacité minimum a été augmentée de 24,000 à 30,000 livres.

Q. Le minimum était de 24,000 livres, auparavant, n'est-ce pas?—R. Pour l'égrefin?

Q. Oui, et vous l'avez augmenté à 30,000 livres?—R. Oui.

Q. Et le minimum pour le poisson frais a été porté de 20,000 livres à 24,000?—R. Oui.

Q. Pourquoi cela?—R. Nous avions constaté qu'il se faisait bien peu d'expéditions qui n'atteignaient pas ce minimum de 24,000 livres pour le poisson frais et de 30,000 livers pour le poisson fumé. Les quantités minima avaient été déterminées il y a plusieurs années lorsqu'il s'est agi d'établir les taux de transport. La capacité des wagons frigorifiques n'était pas dans ce temps-là ce qu'elle est aujourd'hui; la construction des wagons n'était pas aussi lourde qu'aujourd'hui, et nous désirons tirer tout le profit possible de la capacité de chaque wagon en tant que nous pouvons le faire d'une manière raisonnable et sans nuire aux intérêts des expéditeurs.

Q. Mais vous êtes payé pour la quantité dans le wagon?—R. Nous sommes payés si la quantité dépasse le minimum. Mais en supposant qu'un homme envoie une expédition de 15,000 livres de poisson frais, nous sommes payés pour 20,000 livres seulement, et nous croyons que c'est un encouragement pour amener l'expéditeur à porter son expédition au minimum de 24,000 livres. Nous avons fait cela afin de l'encourager à avoir assez de poisson pour atteindre le minimum déterminé de 24,000 livres, obtenant ainsi une meilleure garantie au sujet du minimum de profit à retirer de chaque wagon utilisé.

Q. Au point de vue du profit il vous était indifférent que l'expédition fût de 20,000 ou 24,000 livres?—R. Rien que dans les cas où elle était inférieure à 24,000 livres.

Q. Quand la pesanteur était inférieure à 24,000 livres vous étiez payés pour la quantité expédiée?—R. Mais s'il y avait moins que cette quantité nous imposions le taux de 24,000 livres.

Q. Cela est injuste pour l'expédition?—R. Comme question de fait, cela l'est bien peu. Je n'ai reçu aucune plainte de la part des expéditeurs au sujet de cette augmentation. J'ai été surpris d'apprendre qu'il y avait eu des plaintes.

Q. Les expéditeurs qui ont été examinés ici nous ont dit que les choses se passaient de la manière suivante: Si l'un d'entre eux désire expédier 15,000 livres sur un seul wagon, il lui faut payer à la compagnie de chemin de fer le prix demandé pour 24,000 livres?—R. Cela est absolument injuste qu'il en agisse ainsi. Mais, comme de raison, il a le bénéfice du tarif L.C.L. s'il expédie une quantité moindre que le minimum. Prenons par exemple, un wagon frigorifique: la tare du wagon est de cinquante pour cent plus lourde que celle d'un wagon fermé. Nous avons à considérer la pesanteur de la glace, soit une moyenne probable de trois tonnes par wagon. Nous avons une tare additionnelle de dix ou douze tonnes à mettre en mouvement dans le cas

[C. A. Hayes.]

des wagons frigorifiques, ce qui n'a pas lieu dans le cas des wagons fermés ordinaires. Puisque l'expéditeur a l'avantage de pouvoir profiter de la capacité possible du wagon, n'est-il pas raisonnable de lui demander de s'efforcer dans une mesure raisonnable de nous faire gagner pour l'usage de ce wagon le minimum de profit?

Q. Mais votre tarif pour un wagon réfrigérant est plus élevé que pour les wagons fermés?—R. Mais le rendement au point de vue du profit est beaucoup moins élevé, c'est un fait. Voici un tableau des wagons chargés à Mulgrave, la saison dernière, 67 wagons, la pesanteur moyenne par wagon était de 35,390 livres, soit 11,000 livres au-dessus du minimum.

Q. Dans ce cas-ci, il n'y a pas d'injustice pour l'expéditeur. Mais dans le cas contraire, il y en aurait?—R. Oui, mais il est en même temps porté à s'efforcer d'obtenir la quantité de poisson nécessaire.

Q. Mais il ne peut pas y arriver souvent?—R. C'est très rare qu'il ne le peut.

Q. Votre système ferme la porte au petit expéditeur?—R. Il ne la ferme pas.

Q. Mais il lui fait payer un tarif bien plus élevé? Avez-vous une entente avec le P.-C. à ce sujet? Voulez-vous nous expliquer comment il se fait que le P.-C. et l'Intercolonial aient établi ce règlement en même temps?—R. Quel règlement?

Q. Ce règlement visant l'augmentation de la capacité minimum des wagons?—R. Nous nous consultons généralement. ....

Q. Un témoin nous a dit que les deux lignes ont publié ce règlement à la même date?—R. Concernant le tarif?

Q. Oui, voulez-vous nous expliquer ce qui en est?—R. Nous nous consultons habituellement. C'est mieux que les conditions soient les mêmes pour les expéditeurs de différents endroits.

Par M. Kyte:

Q. Est-ce que vous ne considérez pas qu'il soit désavantageux pour les chemins de fer d'avoir de la concurrence?—R. Non, pas du tout.

Par M. Sinclair:

Q. Qui a fait cette suggestion?—R. Je ne saurais vous le dire. De fait, personnellement, je n'ai rien eu à y voir.

Q. Qui devait y voir?—R. L'agent général pour le fret, je crois.

Q. Qui?—R. M. Story.

Q. Vous proposez-vous de modifier vos règlements concernant l'expédition de petites quantités de poisson frais?—R. Nous pensions bien que les arrangements faits au printemps dernier dans le service de transport par fret donneraient satisfaction, plus de satisfaction que les règlements antérieurs. Je sais que tel a été le cas jusqu'à ces deux ou trois mois derniers, seulement je dois ajouter que notre service de transport par fret n'a pas été tout aussi parfait qu'on aurait pu le désirer—il s'est fait un trafic considérable sur notre ligne; les conditions de la température rigoureuse que nous avons eue nous ont donné du trouble et pendant les deux derniers mois et demi le service de transport pour le poisson a été irrégulier.

Q. Serait-ce trop demander à l'Intercolonial de mettre en circulation un wagon réfrigérant tous les jours de la semaine pour le transport du poisson frais en entrepôt frigorifique?—R. En destination de Montréal?

Q. Oui. Lisez donc ce rapport-ci jusqu'au mois de juin (montrant le rapport).

Q. Mais vous devez comprendre que le commerce du poisson n'est pas un commerce ordinaire. Vous dites, par exemple, que vous recevrez les expéditions de poisson le jeudi. Il survient une tempête le mercredi, les pêcheurs ne sortent pas, il n'y a pas de poisson à expédier le jeudi. Le vendredi, le havre est rempli de poisson le vendredi, et il n'y a aucune chance de l'expédier. C'est une question d'affaires pour nous. Si vous ne nous donnez pas l'avantage d'expédier tous les jours, le commerce

devient si incertain qu'on ne peut pas s'y livrer avec succès. Voilà ce que me disent les expéditeurs.—R. Le trouble, c'est que le poisson ne viendra pas sur la rive.

Q. Est-ce que l'Intercolonial peut remédier à la chose?—R. Je ne puis pas comprendre du tout que, d'après l'entente conclue le printemps dernier, il n'y ait pas eu plus d'encouragement accordé au service tri-hebdomadaire que nous avons donné le samedi, le lundi et le jeudi. Pendant cette période, nous avons eu des expéditions de Mulgrave qui se faisaient souvent un autre jour que le samedi.

Q. Vous parlez maintenant de quantités inférieures à un wagon complet?—R. Oui. Voici notre horaire (montrant le document).

Q. Peut-être feriez-vous mieux de le mettre au dossier.—R. (Lisant).

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

MONCTON, N.-B., le 24 juin 1915.

SERVICE SUBVENTIONNÉ POUR LE TRANSPORT DU POISSON.

En vertu d'un arrangement conclu avec le ministère de la Marine le service de transport suivant subventionné, avec wagon frigorifique, pour recevoir les expéditions L.C.L. de poisson frais, sera en opération jusqu'à nouvel ordre, les jours suivants.

Point de départ.	Jour.	Train	De	À	Arrive à Montréal
Mulgrave.......	Lundi et Jeudi	176 75	Mulgrave...... Truro	Truro Montréal	Jeudi.......... 6 A.M. Dimanche......6 A.M.
	Chaque semaine				
Halifax.........	Lundi et Jeudi	13 75	Halifax.. ...... Truro	Truro Montréal	Jeudi.......... 6 A.M. Dimanche......6 A.M.
	Chaque semaine				

Le poisson expédié d'Halifax en vertu de cet arrangement sera dirigé sur Truro dans des wagons fermés ordinaires et il sera en cet endroit réuni aux expéditions de Mulgrave.

Le tarif pour le transport du poisson dans ces wagons sera le tarif ordinaire sans frais supplémentaires pour la glace.

Si en aucun temps ce n'est pas assez d'un wagon pour recevoir toutes les expéditions L.C.L. qui se présenteront, on pourra se procurer d'autres wagons.

Le chef de gare à Mulgrave s'efforcera de connaître la quantité de poisson qui devra être expédiée chaque jour, et prendra les arrangements nécessaires pour avoir en mains le nombre de wagons requis.

Les feuilles d'expédition pour ces wagons devront être désignées ainsi:

"Wagon subventionné".

"On remplira complètement ce wagon de glace à tous les dépôts réguliers d'approvisionnement de glace".

Les chefs de gare d'Halifax et de Mulgrave enverront PROMPTEMENT à l'agent général de fret les copies de toutes les feuilles d'expédition pour les envois de poisson en vertu de cet arrangement.

NOTE.—Cet arrangement ne s'applique pas aux expéditions par wagon complet, c'est-à-dire, par 20,000 livres, ou plus, en une seule expédition, bien que dans de tels cas, ou si l'expéditeur paye le fret pour cette quantité, s'il y a encore de la place, on pourra utiliser le wagon pour le transport des expéditions L.C.L. qui peuvent s'offrir en vertu de cet arrangement subventionné.

[C. A. Hayes.]

Et puis, en plus, il avait un wagon le samedi.

Par M. Sinclair:

Q. Quel est le trajet en heures de Mulgrave à Montréal?—R. Environ 64 heures de Montréal. Je pourrais dire que le train du samedi prenait le même temps. Relativement à ette période il me manque les rapports des expéditions de cinq journées du mois d'octobre—un samedi, deux lundis et deux jeudis. Du 1er juin au 15 janvier, nous avons expédié de Mulgrave 67 chargements de wagon, pesant 1,185 tonnes en tout, soit une moyenne de 17½ tonnes par wagon. Durant cette période les wagons du lundi et du jeudi n'ont été utilisés que huit fois par les expéditeurs. Maintenant, ils avaient ce service à leur disposition, et je ne vois pas pourquoi ils n'en ont pas profité davantage.

Q. Vous voulez dire jusqu'au 15 janvier de cette année?—R. Oui. Nous donnons le même service aujourd'hui, ou tâchons de le donner.

Q. Ceci ne s'applique pas à des quantités inférieures à un chargement complet?—R. Ces quantités tombent sous le tarif applicable aux chargements complets, pour cette raison, surtout que, si les gros expéditeurs ont assez de poisson pour leur permettre de profiter des taux pour un chargement complet, les petits expéditeurs qui d'ordinaire n'ont pas assez de fret à expédier pour jouir du tarif s'appliquant aux expéditions inférieures à un chargement complet, pourraient placer leur poisson avec celui des plus gros expéditeurs et jouir de cette façon d'un taux moins élevé.

Q. Aux jours que vous avez mentionnés?—R. Oui.

Q. Pourquoi votre service a-t-il été ainsi désorganisé; quelle en est la raison?—R. Vous ne me demandez pas d'approuver l'expression "désorganisé", n'est-ce pas?

Q. On nous a dit que des chargements de poisson ont pris, en différentes occasions, de six à sept jours pour se rendre de Mulgrave à Montréal. Sans doute, c'est une manière bien risquée de faire des affaires que de s'exposer à expédier du poisson en quelque quantité que ce soit dans de telles conditions.—R. Je crois qu'on a exagéré un peu la lenteur du trajet, mais depuis la mi-décembre, le service n'a pas été ce que nous aurions aimé qu'il fût.

Q. Donnez-vous une préférence au poisson quand vous avez d'autre fret à expédier?—R. Oui, autant que nous pouvons le faire.

Q. Dans ce cas-là, le train de fret rapide doit avoir pris ce temps-là?—R. Le train de fret rapide n'a pu prendre autant de temps. Quelquefois un wagon frigorifique vient hors de service—cela est déjà arrivé—et il faut le détacher du train pour lui faire subir des réparations; mais nous nous efforçons de rattacher ce wagon à un autre train aussi vite que nous le pouvons après que les réparations sont faites. En dehors d'accidents de cette nature, nous avons fait tout ce que nous avons pu pour le transport du poisson.

Q. Est-ce que les conditions sont meilleures aujourd'hui?—R. Je ne voudrais pas dire qu'elles le sont. Elles ne seront probablement pas beaucoup meilleures d'ici à trois ou quatre semaines.

Q. Quelle en est la raison?—R. Nous avons des quantités considérables d'approvisionnements de guerre à livrer aux transports maritimes à Halifax. Nous avons pour ce mois-ci à organiser 22 trains pour les troupes, nous avons eu du très mauvais temps, et je ne voudrais pas promettre, ni prétendre pouvoir promettre aux commerçants de poisson qu'il y aura beaucoup d'amélioration dans le service d'ici au premier avril. Cependant, nous nous efforcerons de faire tout notre possible pour y remédier au plus tôt.

Q. Revenons à la première question de savoir s'il peut être fait quelque chose de mieux que ce qui existe aujourd'hui dans le but d'améliorer les conditions du transport du poisson frais sur l'Intercolonial?—R. Eh bien, comme je l'ai dit, je croyais que le service établi le printemps dernier était satisfaisant.

[C. A. Hayes.]

Q. Cela ne regarde aucunement le service local?—R. Vous voulez dire dans les Provinces maritimes?

Q. Quoique vous fassiez entre Mulgrave et Montréal, cela ne profite pas du tout au service local.—R. Si vous nous mettez en relations avec les expéditeurs, ou si les expéditeurs viennent nous voir pour nous dire ce qu'ils pensent, ou ce qu'ils croient nécessaire pour l'amélioration du service, nous serons très heureux de faire tout en notre pouvoir pour discuter la chose avec eux. Etant donné, sans doute, que le trafic serait suffisant pour rendre une telle amélioration nécessaire.

Par M. McKenzie:

Q. Avez-vous eu quelque connaissance des requêtes qui auraient été présentées à l'automne des années 1913 à 1915 pour obtenir des wagons servant au transport en vrac du poisson, de North Sydney à Montréal?—R. Je ne me rappelle aucune requête en particulier. Nous avons eu des demandes pour des wagons destinés au transport du poisson en vrac, ces demandes venaient d'endroits divers; mais je ne pourrais pas affirmer que je me rappelle quoi que ce soit touchant les conditions particulières existant à North Sydney.

Q. Des commerçants de poisson m'ont affirmé qu'on leur avait refusé des wagons —ils ne pouvaient pas en obtenir du tout—et la raison de ce refus était que la saumure s'échappant du poisson rendait le wagon impropre au transport d'autres marchandises?—R. Il y avait un règlement.

Q. Pour cette raison ils ne pouvaient pas obtenir de wagons du tout?—R. L'administration avait publié de temps à autre des règlements mentionnant qu'il lui était préférable de ne pas affecter de wagons, ni de wagons réfrigérants, au transport du poisson en vrac, mais pendant l'année ou les deux années dernières, je crois que nous l'avons fait sans hésiter.

Q. Ces wagons n'étaient pas nécessairement des wagons réfrigérants?—R. Oh! des wagons fermés? Je ne crois pas que nous ayons jamais refusé des wagons fermés.

Q. Oui. Permettez-moi de vous assurer qu'il en a été refusé?—R. Pas à ma connaissance. Nous n'aimons pas à consacrer à ce service des wagons frigorifiques parce que si vous devez vous en servir ensuite pour le beurre ou le fromage, ou du fret de ce genre, l'odeur est trop forte.

Q. Cela aurait lieu à une saison de l'année où il ne serait pas nécessaire d'avoir des wagons réfrigérants, mais rien que des wagons propres, convenables, pour le transport du poisson en vrac?—R. Je crois qu'il y a erreur ou malentendu, parce que je n'ai pas eu connaissance d'aucune occasion où l'on ait refusé des wagons fermés pour le transport du poisson en vrac.

Q. J'ai attiré l'attention de la Chambre des communes sur cette question à la dernière session, ou à la session précédente, et le ministre a répondu que les wagons ne pouvaient plus servir pour transporter une autre classe de marchandises à cause de l'odeur et de la saumure?—R. Est-ce que votre demande au ministre mentionnait les wagons fermés ou les wagons frigorifiques?

Q. Je ne saurais affirmer positivement, mais autant que je me le rappelle, il s'agissait simplement de "wagons" pour le transport du poisson, pas nécessairement des wagons frigorifiques. Je ne puis répéter exactement ce que j'ai dit alors, mais je me souviens de l'explication, et je me souviens d'avoir dit au ministre qu'il devrait avoir une couple de wagons pour ce genre d'expéditions, même au cas où ils ne pourraient plus servir à autre chose?—R. Je ne connais aucune circonstance où des wagons ont été refusés pour cette raison. En certains cas, il a pu se faire que nous ayons refusé des wagons frigorifiques pour cet usage, mais depuis un an ou deux nous avons toujours transporté le poisson dans des wagons frigorifiques.

[C. A. Hayes.]

Par M. Kyte:

Q. Est-ce que vous connaissez, par hasard, le tarif par cent livres, par messageries de Prince-Rupert à Montréal?—R. Je ne suis pas au courant du tarif des messageries.

Q. Vous n'avez aucun renseignement à nous donner à ce sujet?—R. Non.

Q. La semaine dernière, nous avons eu les témoignages des gens des messageries, et le tarif est beaucoup, beaucoup moins élevé pour le transport du poisson par messageries de Prince-Rupert à Montréal, ou Mulgrave à Montréal. Je crois que le tarif par messageries de Mulgrave à Montréal est de $1.80 par 100 livres?—R. Je crois que oui.

Q. Et de Prince-Rupert il n'est que de 50 ou 60 cents; c'est-à-dire, en calculant la distance en milles; c'est beaucoup meileur marché.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Avez-vous une entente avec les embranchements de l'Intercolonial, disons le Halifax et Southwestern, ou la ligne de Inverness, au sujet de la question que nous discutons présentement, celle des accommodations quelconques offertes par la compagnie de chemin de fer pour le transport? Par exemple, dans la région traversée par la ligne de Inverness, il y a un grand nombre de pêcheurs tout le long de la côte et aussi loin que la ligne pénètre. Avez-vous jamais songé à donner à ces gens de meilleurs moyens pour expédier leur poisson?—R. Nous avons habituellement à procurer des wagons frigorifiques à ces embranchements. On nous envoie les demandes pour ces wagons, et généralement on leur en accorde rapidement quand nous en avons.

Par M. Kyte:

Q. Vous accordez ces wagons toujours à la demande de l'administration des embranchements?—R. Oh, oui!

Par M. Sinclair:

Q. Voulez-vous bien nous dire combien vous avez actuellement de wagons frigorifiques?—R. Si je me rappelle bien, nous en avons environ 180.

Q. Pour ce commerce?—R. Pour tous les genres de commerce.

Q. Transportez-vous des produits agricoles et périssables dans vos wagons frigorifiques?—R. Oui, nous en transportons un peu, du beurre, du fromage, du porc dressé, etc.

Q. Pouvez-vous nous décrire comment se fait sur votre ligne le transport des produits agricoles périssables—d'une manière générale?—R. Le transport ordinairement de ces marchandises, tout le transport se fait dans des wagons fermés, mais prenez un gros trafic, comme par exemple, celui des œufs provenant de l'Ile-du-Prince-Edouard, nous mettons à la disposition des expéditeurs soit un wagon frigorifique, soit un wagon chauffé. Pour le porc dressé, nous recevons des chargements de plusieurs wagons pendant l'hiver.

Q. Je voulais parler surtout des produits de l'industrie laitière?—R. Nous ne recevons pas une grande quantité de produits de l'industrie laitière qui exigent des wagons frigorifiques. Pour ce trafic, le service du fret ordinaire est repris et les wagons fermés semblent répondre à tous les besoins.

Q. N'y existe-t-il pas sur l'Intercolonial des endroits déterminés pour le chargement des produits de l'industrie laitière?—R. Il ne s'en expédie pas en quantité suffisante. Parmi les trains se rendant à Halifax, il y en a un, appelé le n° 13, qui arrive tous les matins avec des produits de l'industrie laitière, du lait, etc., pour être livrés sur le marché d'Halifax, mais ceci ne provient que d'un wagon de 50 ou 60 milles d'Halifax.

[C. A. Hayes.]

Q. Et ce transport se fait dans des wagons ordinaires?—R. Oui, en été nous mettons sur la ligne un wagon frigorifique.

Q. Quelques commerçants ont dit au cours de leurs témoignages que le service des messageries était très peu satisfaisant, pour cette raison que les wagons étant chauffés pour le confort de celui qui en avait la garde, le résultat était que la glace que l'on déposait dans les compartiments pour le poisson fondait complètement, et le poisson arrivait à Montréal dans un état de décomposition, ou dans une très mauvaise condition. Avez-vous considéré cette question? Comme de raison, ceci est un sujet qui se rattache au service des messageries, mais on nous repète que votre ligne de chemin de fer retire des profits considérables de son service des messageries, et nous croyons que vous y portez quelque intérêt?—R. Nous n'avons pas encouragé beaucoup les expéditions de grandes quantités de poisson par messageries. L'essentiel pour nous est de donner un service de trains rapides pour la commodité du public voyageur, et si nous attachons à ces trains des wagons supplémentaires, nous diminuons les chances de nos trains rapides pour les voyageurs d'atteindre les différentes gares aux heures indiquées dans l'horaire, à cause du risque qui est toujours encouru en rattachant un wagon supplémentaire à un train.

Q. Est-ce que vos wagons sont construits et équipés de manière qu'il n'y ait aucun danger à les rattacher aux trains rapides?—R. Je crois qu'on les a construits à cette fin.

Q. On m'a dit que pour cela il fallait les munir de roues spéciales?—R. Il faut un truck spécial.

Q. Pouvez-vous nous dire combien vous avez de wagons de cette classe?—R. Je crois qu'il y en a entre 20 ou 25, si j'ai bonne mémoire.

Q. Sont-ce des wagons neufs?—R. Comparativement neufs; je ne voudrais pas dire en quelle année nous les avons eus.

Q. Approuveriez-vous la suggestion de modifier la construction des wagons à messageries de manière à y réserver un compartiment frigorifique pour le transport de produits périssables comme le poisson?—R. Je n'ai pas assez d'expérience dans la construction des wagons pour dire si la suggestion peut se réaliser ou non. Je suis sous l'impression qu'on en a parlé comme une chose qui était possible, mais je crois qu'à ce sujet, il serait préférable d'avoir l'opinion d'un homme d'expérience en ce genre de construction.

Q. Est-ce que ce ne serait pas une bonne chose d'avoir un compartiment séparé pour le poisson seulement, au lieu d'avoir cette classe de marchandises mêlée à des chapeaux de femmes ou autres articles?—R. Les conditions du trafic varient tellement dans les expéditions par messageries: un jour vous avez un wagon rempli jusqu'au toit de marchandises ordinaires—je ne sais pas quoi en penser; nous aurions à considérer la chose à deux points de vue, d'abord à savoir si la proposition peut être mise en pratique au point de vue de la construction du wagon, et ensuite s'il serait possible d'en agir ainsi sans être dans l'obligation d'ajouter au train un autre wagon.

Q. Est-ce que ces suggestions ont eu leur origine dans ce comité-ci, ou en avez-vous entendu parler avant?—R. Je n'en ai entendu parler que ces jours derniers.

Q. C'est la première fois que vous en avez entendu parler?—R. Oui, c'est la première fois.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Vous accordez ces privilèges aux expéditeurs sur votre ligne, est-ce que vous faites la même chose au sujet des expéditions en destination des marchés américains? Si un wagon de poisson est dirigé sur le marché américain sur votre voie, accordez-vous à l'expéditeur les mêmes privilèges que s'il l'expédiait à Montréal?—R. Ils ont eu quelques privilèges.

[C. A. Hayes.]

Q. Je crois que vous avez dit, il y a quelques minutes, que vous n'aviez jamais reçu de plaintes au sujet de votre décision de réduire le minimum de 24,000 à 20,000 livres?—R. Non, je n'en ai pas reçu.

Q. Il y a des expéditeurs de saumon qui le conservent en entrepôt frigorifique afin de pouvoir le mettre sur le marché de Boston pour le 4 juillet. Il y a beaucoup de ces commerçants dans mon collège électoral qui conservent leur poisson afin de profiter de l'avantage d'un chargement minimum. Leur grande difficulté est d'en avoir juste assez pour avoir l'avántage d'obtenir un de ces wagons. Je suis surpris qu'il n'y ait pas eu de plaintes quand on rendait leur position plus difficile encore en augmentant la quantité d'nu chargement minimum?—R. Quel était leur minimum auparavant? Leur minimum a pu n'être pas augmenté du tout.

Q. J'ai compris que vous l'aviez augmenté pour tout le poisson frais?—R. Non, c'est-à-dire dans le tarif pour Montréal seulement, et pour Ontario. Je ne sais pas s'il y a eu augmentation ou non relativement au trafic allant dans cette direction.

Q. Ils éprouvaient beaucoup de difficultés à obtenir une quantité suffisante de saumon afin de pouvoir jouir du chargement minimum par wagon?—R. Pour Boston?

Q. Pour le marché de Boston.

Par M. McKenzie:

Q. Je ne puis dire que je comprends cette échelle minimum qui fait que le gouvernement intervient et paie une partie du fret. Voulez-vous rendre la chose un peu plus claire pour moi; à quelles conditions le gouvernement ou le ministère des Pêcheries, intervient-il et paie-t-il une partie du fret?—R. Relativement à l'arrangement conclu le printemps dernier au sujet du service des marchandises, la ligne ne reçoit rien du gouvernement pour les wagons mis en mouvement le samedi. Pour les wagons que nous nous engagerions à mettre en mouvement chaque lundi et jeudi, de Mulgrave à Halifax, le ministère consent à nous garantir un profit minimum de $35 pour chaque wagon de Mulgrave à Montréal, et il consent de plus à nous rembourser nos frais pour l'approvisionnement de glace.

Q. C'est justement ce point que je désire vous voir expliquer. Combien de poisson peut-on mettre dans un wagon avant que le ministère vous paye la différence dans vos recettes?

M. FOUND: 14,000 livres.

Le TÉMOIN: Ce serait moins que 10,000 livres—entre 9,000 et 10,000 livres. C'est-à-dire qu'après qu'un chargement dépasse, disons, 10,000 livres, le ministère cesse de nous rembourser, ou, s'il n'y avait pas 10,000 livres, le ministère verrait à ce que nous soyons assurés d'un revenu de $35 par chaque wagon.

Q. Que voulez-vous bien dire en déclarant que le minimum est maintenant de 24,000 livres?—R. Cela s'applique à l'expéditeur qui expédie une quantité suffisante pour remplir un wagon complètement.

Q. Il lui faut donc avoir 24,000 livres avant de pouvoir obtenir un wagon?—R. Non, il doit payer le taux sur 24,000 livres

Par M. McKenzie:

Q. Je comprends. Si un homme a 24,000 livres de poisson sur un wagon, est-ce que l'expéditeur reçoit une aide quelconque du gouvernement pour payer le fret?—R. Non, il n'en reçoit pas, si je comprends bien.

Q. Ce n'est que dans les cas des petites expéditions?—R. Que le gouvernement intervient et aide.

M. FOUND: L'expéditeur a l'assurance de jouir de notre service.

Par M. Sinclair:

Q. A quelle classe de marchandises, autre que celle du poisson, cette augmentation s'applique-t-elle?—R. Quelle augmentation?

[C. A. Hayes.]

Q. Cette quantité minimum de 24,000 livres?—R. Ce chiffre est le minimum ordinaire pour les marchandises de cette classe, 24,000 livres. Pour le poisson, le minimum est moins élevé.

Q. Quelles sont les autres marchandises appartenant à cette classe?—R. Tous les produits alimentaires, les épiceries et tout autre article de ce genre.

Q. Ainsi le poisson appartient à la même classe que les épiceries et les produits alimentaires, comme la viande?—R. Oui, notre tarif préférentiel est le même que pour les épiceries et les marchandises de même nature.

Par M. Kyte:

Q. De sorte que, en ce moment, le poisson ne jouit d'aucune préférence au point de vue de la quantité minimum?—R. Le poisson ne jouit d'aucune préférence au point de vue de la quantité minimum. Au point de vue du tarif minimum, on lui accorde une préférence, laquelle est de 25 pour 100 au-dessous du tarif normal.

Par M. Sinclair:

Q. Considérant le fait que la nature périssable du poisson exige la construction de compartiments et l'emmagasinage de glace, ce qui augmente quelquefois de 40 pour 100 la pesanteur du chargement de poisson, ne croyez-vous pas que cet article devrait payer un taux différent de celui que l'on demande pour le transport du bœuf et d'autres articles qui n'exigent pas une dépense aussi forte pour la glace et les compartiments?—R. Si vous consultez les tarifs en vigueur sur l'Intercolonial, et les comparez avec ceux qui sont en vigueur sur toute autre ligne de chemin de fer pour ce même genre de service, je crois que vous constaterez, M. Sinclair, que notre compagnie a déjà pris en onsidération tous ces détails.

Q. Je ne faisais pas allusion tant à votre tarif qu'à l'opportunité de placer le poisson dans une classe spéciale?—R. Nous courons de grands risques dans le transport de cette marchandise. Vous êtes exposé à recevoir des réclamations pour dommages ou pertes, et vous avez à faire la traction d'un wagon frigorifique dont la tare est, comme je vous l'ai dit, de 50 pour 100 plus élevée que dans le cas de wagons ordinaires.

Q. Vous oubliez que ces wagons sont de moins en moins lourds?—R. La tare elle-même ne change pas. Sans doute, je parle du wagon frigorifique lui-même, et le coût de l'équipement de ce wagon est bien près du double de l'équipement d'un wagon fermé ordinaire. Les wagons frigorifiques que nous nous proposions de construire, l'année dernière, coûteraient de $2,100 à $2,200 chacun, tandis que nos wagons fermés nous coûteront environ $1,100. Dieu seul sait ce qu'ils devront coûter quand l'on considère l'augmentation si rapide que l'on constate dans le prix de l'acier.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Vous avez parlé de la capacité minimum d'un wagon; quelle en est la capacité maximum?—R. Si vous pouviez mettre 60,000 livres dans ces wagons frigorifiques, c'est là leur capacité de chargement. Au sujet des 67 wagons qui nous sont venus de Mulgrave, ils portaient une moyenne de 5,000 livres, avec un minimum de 11,000 livres.

Par le président:

Q. Les chemins de fer ne font pas la livraison des expéditions de poisson à Montréal, n'est-ce pas?—R. Non, les chemins de fer ne la font pas à leurs frais.

Q. Ont-ils l'équipement voulu pour faire la livraison aux consignataires?—R. Eh bien, les consignataires peuvent requérir les services soit de l'agent préposé à la gare par le chemin de fer pour s'occuper des livraisons, soit de personnes qu'ils emploieront eux-mêmes. Ceci ne fait aucune différence à la compagnie.

Q. Quels sont les taux de camionnage à Montréal?—R. Quatre cents la livre, ou 80 cents la tonne.

[C. A. Hayes.]

Q. Est-ce que ces taux sont en vigueur dans presque tous les endroits?—R. Je ne sais pas si c'est 80 cents à Toronto, ou non. A Hamilton, je crois, les taux de camionnage sont un peu moins élevés qu'à Montréal.

Q. Pouvez-vous nous dire en combien d'heures devrait se faire normalement le trajet d'Halifax à Montréal?—R. Environ 58 heures.

Q. Pensez-vous que lorsque la congestion actuelle du trafic aura cessé, vous pourrez faire circuler vos trains de fret rapide aux heures indiquées dans votre horaire?—R. Oui.

Q. Et d'une manière générale y réussir tout le temps?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'on peut se fier que les trains de fret rapide circulent maintenant selon l'horaire?—R. Je crains que non.

Q. Depuis quand?—R. Depuis vers le 1er décembre.

Q. Et vous dites que vers le 1er avril les conditions redeviendront normales?—R. Vers le 1er avril, ou peu après cette date, nous devrions être en état de mettre le service dans des conditions normales.

Q. Quand vous recevez du poisson à expédier dans des wagons frigorifiques, est-ce que la glace mise dans le wagon est payée par le chemin de fer, ou si l'expéditeur en paye les frais?—R. Elle est mise aux frais de l'expéditeur.

Q. Savez-vous quel est le coût moyen par wagon?—R. Prenez un chargement complet de poisson sur un wagon rempli de glace, dirigé de Mulgrave sur Montréal, la glace qu'il faudra renouveler au cours du trajet coûterait, je pense, environ de $12.50 à $15 par wagon.

Q. Si le wagon est à moitié rempli seulement, faut-il renouveler la même quantité de glace?—R. Oui. Pour un chargement moindre qu'un wagon complet, il serait exigé 10 pour 100 des taux du fret.

Q. Pour la glace?—R. Pour la glace.

Q. Qui est-ce qui est le perdant dans ce cas-là, en comparaison avec les expéditions par chargement complet, est-ce le chemin de fer ou l'expéditeur?—R. La perte est, je pourrais dire, à peu près la même des deux côtés.

Q. Comme question de fait, il faut autant de glace pour refroidir un wagon à demi-rempli de poisson que pour un autre qui serait plein?—R. Oui, c'est pratiquement le cas il nous faut tenir la température basse.

Q. De sorte qu'afin d'obtenir un transport à bon marché, plus la quantité de poisson expédié dans un wagon frigorifique sera considérable, moins élevé sera le coût proportionnel par 100 livres pour le fret et la glace?—R. Oui, c'est la manière de calculer la chose.

Q. N'était-ce pas la coutume, avant l'année dernière, de faire mettre la glace dans les wagons aux frais de la compagnie du chemin de fer?—R. De Mulgrave seulement. Il y avait ce wagon du samedi.

Q. La glace durait jusqu'à quel endroit?—R. Bien, il fallait probablement renouveler la glace à Truro. Il nous faut tenir ces wagons constamment remplis de glace. Il faut en faire l'inspection, et renouveler leur approvisionnement quand cela est nécessaire. Ces wagons sont remplis à Truro, Moncton, Campbellton, Mont-Joly, et Chaudière Junction.

Q. Quand les chargements se faisaient à Mulgrave, vous vous occupiez de l'approvisionnement de la glace avant l'année dernière?—R. Oui, nous remplissions les wagons de glace, à cet endroit.

Q. Vous renouvelez la glace à vos frais à Truro, et aux autres endroits?—R. Oui, maintenant. Notre taux actuel est de 10 pour 100 pour un chargement moindre qu'un wagon complet, pour la glace que nous fournissons à Mulgrave; mais nous n'exigeons pas de paiement additionnel pour le renouvellement de la glace à Truro, Moncton, Campbellton, Mont-Joly et Chaudière Junction, en quels endroits ces wagons, et leurs compartiments, subissent une inspection afin de savoir si leur approvisionnement de glace est suffisant pour leur permettre de se rendre à leur destination.

[C. A. Hayes.]

Q. Le seul paiement exigé aujourd'hui, que vous ne demandiez pas il y a un an, est ce 10 pour 100 à l'endroit du chargement?—R. Pour les expéditions moindres que des chargements complets, oui.

Q. Est-ce que ce n'est pas la même chose pour les chargements par wagon complet? —R. Nous exigions le paiement de la glace sur ces derniers auparavant.

Q. Pour des chargements complets?—R. Oui, pour des chargements complets.

Q. 10 pour 100 pour une expédition moindre qu'un chargement complet dans le cas où le minimum est de 10,000 livres, représenteraient quoi?—R. Cela ferait $3.80.

Q. Ces $3.80 sont ajoutés maintenant aux taux que vous faisiez payer avant l'année dernière?—R. Oui.

Q. En dehors de cela vous n'exigez rien de plus pour la glace?—R. Non.

Q. Soit pour des wagons complets ou des chargements partiels?—R. Non.

Q. Quel est le chargement minimum d'un wagon destiné au transport du poisson frais?—R. Il est de 24,000 livres maintenant.

Q. Il était de 20,000 livres autrefois?—R. Oui, de 20,000 livres.

Q. Quel est-il pour le poisson fumé?—R. Il est de 30,000 au lieu de 24,000.

Q. Ce minimum a-t-il été augmenté récemment, ou quand?—R. Le changement relativement aux expéditions sur Montréal a eu lieu le 1er septembre 1915.

Q. Je suppose que vous avez dû approuver ce changement avant qu'il ne fût mis en vigueur?—R. Je crois, de fait, qu'il a été établi sans que j'aie eu à l'approuver. J'aurais peut-être suggéré dans quelque circonstance qu'il serait à propos de faire ce changement pour la raison que nos wagons pouvaient sans difficulté porter une telle quantité de poisson.

Q. Voulez-vous dire maintenant au comité pourquoi il était à propos d'augmenter la pesanteur minimum des expéditions par wagon complet?—R. Comme je l'ai déjà dit, il ne semble pas qu'il soit déraisonnable d'espérer qu'un expéditeur désirant profiter du tarif moins élevé s'appliquant aux chargements par wagon complet, s'efforcera d'avoir au moins 12 tonnes de poisson: ce qui assurera à la compagnie un rendement minimum équitable par wagon pour le mouvement d'un wagon frigorifique de Mulgrave à Montréal, soit une distance de 884 milles. Maintenant, la recette minimum est $67.20. Cela semble raisonnable, si l'on considère de plus que neuf fois sur dix ce wagon est ramené vide sur l'entier trajet de Montréal à Mulgrave. Le règlement a été mis en vigueur, et personnellement je n'ai eu connaissance d'aucune plainte au sujet de cette augmentation, et si l'effet de ce changement avait été considéré d'une grande importance, quelques-uns des expéditeurs auraient fait entendre leurs protestations avant aujourd'hui.

Q. Que rapporte exactement l'expédition d'un chargement de 24,000 livres de Mulgrave à Montréal??—R. Vous voulez dire les taux de fret? $67.20. Pour un chargement minimum de 20,000 livres, ce serait $56.

Q. N'avez-vous jamais déterminé ce que devraient être les recettes d'un wagon entre ces deux endroits?—R. Non, je ne l'ai pas fait. Vous vous appuyez sur des comparaisons avec les profits qui pourraient provenir d'un autre genre de trafic.

Q. Vous ne savez pas alors ce qu'il en coûte réellement à l'administration pour diriger ce wagon qui est rempli sur Montréal et le ramener vide?—R. Non.

Q. N'y existe-t-il aucun moyen de le savoir?—R. Ce ne serait qu'un aperçu bien incertain.

Q. Comment pouvez-vous savoir alors que ces taux sont assez élevés, ou qu'un tarif quelconque est convenable?—R. C'est un problème que ceux qui s'occupent de trafic ont à résoudre.

Q. Vous vous occupez de trafic, n'est-ce pas?—R. Ceux qui s'occupent de transport éprouvent beaucoup de difficulté à régler cette question.

Q. Vous vous occupez de transport?—R. Je dis que c'est un problème que les gens qui s'occupent de transport aimeraient à résoudre s'ils connaissaient le coût de la production.

[C. A. Hayes.]

Q. Voulez-vous dire que réellement vous y allez à l'aveugle dans l'ajustement de tous vos taux?—R. Non.

Q. Est-ce que ce tarif est une exception?—R. Ce tarif est exceptionnellement bas.

Q. Ce n'est pas cela que je vous demande. Je veux dire que si toute la question de savoir si ce trafic est, ou n'est pas profitable, n'est pas bien claire dans votre esprit, est-ce que dans ce cas-ci c'est une exception?—R. Non.

Q. Je ne veux pas que l'on soit induit en erreur par ma demande et par votre réponse. Je veux dire que vous êtes venu ici en qualité d'expert en trafic. Je vous demande si ce que vous rapporte un wagon avec un chargement minimum de 24,000 livres transporté de Mulgrave à Montréal est une affaire payante, et votre réponse est quoi?—R. Dans les opérations d'une ligne de chemin de fer il y a à considérer les recettes nettes. Je ne crois pas qu'il y ait une personne qui s'occupe de transport ou de la circulation, qui ait jamais fait un calcul détaillé de ce que peut coûter la production d'un certain volume d'affaires ou d'un genre particulier de trafic. Nous constatons les résultats généraux à la fin de l'année. Vous avez ensuite vos échelles de comparaison pour vous renseigner sur les taux en vigueur entre différentes sections, à partir de cet endroit jusqu'au marché ou à partir d'un autre endroit jusqu'au même marché. Vous vous guidez principalement par les résultats généraux que vous obtenez à la fin de chaque année.

Q. Vous n'êtes pas en mesure de dire au comité que lorsque vous avez augmenté la quantité minimum de chargement par wagon vous vous reposiez sur le fait que vous ne receviez pas assez pour couvrir le coût de vos opérations?—R. Bien, je sais que relativement à ce trafic en particulier, si on l'examine en le comparant avec les résultats obtenus ailleurs, nous constatons que les recettes provenant du transport de ce poisson sont bien inférieures à la base que c'est notre coutume d'établir pour faire le calcul de nos profits. Prenez la tare du wagon à 24,000 livres pour un wagon frigorifique, 6,000 livres, au moins, de glace, et disons 24,000 livres de poisson qui forment le chargement du wagon. C'est donc 54,000 livres pesant que vous avez à mettre en mouvement et vous êtes payé pour le fret à 28 cents du 100 livres sur 24,000 livres, soit $67.20. Maintenant vous avez 27 tonnes de tare et de poisson, et vous retirez $2.50 la tonne pour la mise en mouvement de la tare du wagon, la glace et le poisson, sur une distance de 884 milles, de Mulgrave à Montréal, et, comme je l'ai dit, les wagons frigorifiques étant retournés vides pratiquement pour tout le trajet du retour.

Q. Quelle est le pourcentage des cas où les wagons frigorifiques retournent vides?—R. Je ne voudrais pas entreprendre de le dire.

Q. N'avez-vous aucun rapport à votre bureau qui vous permettrait de nous donner ce renseignement?—R. On pourrait en trouver.

Q. Mais vous avez déclaré qu'ils revenaient vides?—R. Je ne saurais dire combien de fois ces wagons reviennent vides, mais nous avons bien peu de fret en destination de l'est qui ait besoin d'un service de wagon frigorifique.

Q. Vous n'êtes pas en mesure de dire pour quelle raison vous l'avez fait—soit parce que les recettes n'étaient pas assez élevées, ce qui rendait nécessaire l'augmentation du minimum d'un chargement de wagon, soit parce que vous désiriez tout simplement mettre le trafic du poisson sur le même pied que celui qui se faisait alors régulièrement sur votre ligne?—R. C'est pour cela qu'on l'a fait.

Q. Avant de faire ce changement avez-vous discuté la chose avec le ministère de la Marine et des Pêcheries avec lequel vous aviez fait des arrangements pour le transport du poisson?—R. Je ne crois pas que la chose ait été discutée, mais il n'y avait pas eu d'arrangements entre le ministère et nous, ou les expéditeurs, au sujet du chargement des wagons.

Q. Est-ce que le Pacifique-Canadien n'a pas dans le même temps fait un changement semblable relativement au chargement minimum par wagon?—R. Je crois que le Pacifique-Canadien a fait un changement semblable.

[C. A. Hayes.]

Q. Est-ce que ceci a eu lieu après une conférence, ou une enténte entre vous?—R. Comme je vous l'ai dit, je n'ai rien eu à faire avec l'arrangement qui a eu lieu.

Q. Mais cela s'est fait pendant que vous aviez la direction de ce bureau?—R. Oui, je ne suis pas l'auteur de l'arrangement, mais j'en ai pris la responsabilité.

Q. Mais vous ne pouvez pas dire que cet arrangement a été le résultat d'une conférence entre la direction de l'Intercolonial et celle du Pacifique-Canadien?—R. Non, je ne pourrais pas dire cela.

Q. Pouvez-vous affirmer que tel n'est pas le cas?—R. Non, mais je suppose qu'il y a eu une entente, et que le département du tarif de notre ligne s'est entendu avec le département du tarif du Pacifique-Canadien au sujet de la date à laquelle le changement serait mis en vigueur.

Q. C'est là la manière habituelle de procéder, entre chemin de fer?—R. Oui.

Q. Où est la concurrence s'ils établissent des tarifs uniformes?—R. Les compagnies de chemins de fer adoptent les taux déterminés par la Commission des chemins de fer qui impose l'uniformité des tarifs.

Q. Est-ce que ce serait du ressort de la Commission des chemins de fer de faire un règlement concernant une question comme celle d'un chargement minimum par wagon?—R. Oui.

Q. Est-ce que les compagnies de chemins de fer s'entendent pour livrer le plus tôt et dans les meilleures conditions possibles le fret dès qu'il arrive?—R. Oui, la compagnie fera assurément de son mieux pour faire la livraison des marchandises aussi rapidement qu'elle peut le faire.

Q. Supposons que du poisson soit expédié à Montréal par un train de fret rapide, à quel endroit le consignataire peut-il être certain de l'avoir, disons deux ou trois heures après l'arrivée du train?—R. Je crois que la livraison du poisson se fait maintenant à la tête de ligne de Bonaventure, mais il est possible qu'elle se fasse à Saint-Charles. Je crois qu'il y a eu une entente il y a quelques années pour obtenir la livraison à Bonaventure.

M. Found: La livraison se fait là quelque part, je ne me souviens pas du nom, mais c'est un chemin où les commerçants peuvent se rendre pour obtenir le poisson.

Par le Président:

Q. Combien de temps après l'arrivée du train à Montréal est-il possible d'obtenir la livraison à l'endroit que vous dites?—R. Je ne suis pas bien au courant des détails, mais ce doit être entre trois ou quatre heures, si ce n'est pas moins. Il y existait un arrangement en vertu duquel le wagon, au lieu d'être dirigé à la tête de ligne ordinaire, à Turcot, était détaché du train à la Pointe Saint-Charles, de sorte que les aiguilleurs pouvaient le placer promptement dès son arrivée; ceci leur permettait de placer le wagon au bon endroit en moins de deux heures après son arrivée à Montréal.

Q. Si ces arrangements n'ont pas donné satisfaction aux commerçants de Montréal, est-ce que votre département peut voir à faire d'autres arrangements convenables à cette fin?—R. Oui, c'est-à-dire, nous nous efforcerions de le faire. Comme de raison notre tête de ligne à Montréal est utilisée en commun avec le Grand-Tronc et vous comprenez qu'ils ont leur propre trafic à manœuvrer tout aussi bien que celui de l'Intercolonial.

Q. Mais ils ne reçoivent pas de poisson de l'est, n'est-ce pas?—R. Non.

Q. Et ainsi s'il était décidé, ou compris, qu'en cet endroit particulier se ferait la livraison des expéditions de poisson, leur trafic ne nuirait pas à celui de l'Intercolonial à cet endroit?—R. Peut-être que non, mais il n'est guère probable que le poisson soit la seule marchandise dont la livraison puisse se faire à cet endroit.

Q. Ce que nous désirons faire, c'est d'obtenir un moyen de transport pour le poisson frais, et le poisson légèrement salé, qui puisse être livré au consommateur avec le moins de perte de temps possible, et pour en arriver là, nous devons abolir les retards qui ont lieu maintenant dans les endroits tels que Montréal. La perte de trois ou

[C. A. Hayes.]

quatre heures dans la livraison du poisson est très sérieuse, parce que le poisson se décompose très rapidement s'il n'est pas tenu au froid. Afin de permettre aux commerçants des environs du détroit de Northumberland et de la côte nord du Nouveau-Brunswick de bénéficier d'un tel service rapide, ne pourrait-on pas prendre des moyens pour que les expéditeurs de ces endroits envoient leur poisson à Moncton, Newcastle, Campbellton, et autres points, où il serait ensuite déposé dans les wagons frigorifiques, et jouirait du tarif pour entier parcours jusqu'à l'endroit de leur destination?—R. Quels endroits voulez-vous dire dans le détroit de Northumberland?

M. FOUND: Pictou, Shédiac, Richibouctou, Newcastle, Chatham. Si je comprends bien, le président pense à la possibilité de rendre ce service de fret utile à un plus grand nombre d'endroits qu'à présent.

Le TÉMOIN: S'il y a à ces endroits, ou ailleurs, le volume de trafic voulu, la chose est parfaitement possible.

Par le Président:

Q. Ce que je veux dire est ceci, supposons que ce wagon frigorifique laisse Mulgrave et qu'il ne soit pas complètement rempli quand il arrive à Truro, certaines expéditions sont réunies là, et alors en un autre endroit, disons Moncton, ou Newcastle, ou Campbellton, on pourrait mettre dans ce wagon d'autres expéditions?—R. Non, il ne serait pas possible de le faire, et de couvrir la distance qui nous sépare de Montréal dans le temps que vous désirez. C'est assez difficile avec le service que vous avez d'atteindre Montréal en temps. Il vous faut diriger ces wagons aux dépôts d'approvisionnement de glace, et ces dépôts ne sont pas là où il serait facile d'atteindre vos wagons soit pour y mettre du poisson, soit pour en retirer, parce que généralement ils ne sont pas dans des endroits bien accessibles. Se rendre à votre suggestion serait simplement nuire au service que vous avez maintenant entre Mulgrave et Montréal.

Par M. Sinclair:

Q. Cette objection n'est plus bonne dans le cas de Campbellton, parce que là vous changez de locomotive?—R. Oui, elle est encore bonne parce qu'il n'y a pas de chemin conduisant à l'endroit où se trouve le wagon dans le train.

Q. Est-ce que le chargement ne pourrait pas se faire pendant que vous changez de locomotive?—R. Quand vous arrivez à Campbellton il faut amener ce wagon à la glacière pour faire l'inspection de ses compartiments à glace et y ajouter de la glace. A l'endroit que se trouve la glacière il ne serait pas possible de s'approcher du wagon en voiture pour y mettre du poisson et il faudrait faire beaucoup de manœuvres avant de pouvoir placer ce poisson dans le wagon.

Q. Ne pourriez-vous pas avoir le poisson prêt à la glacière et le déposer dans le wagon pendant que vous remplissez vos compartiments de glace, est-ce que cela n'est pas possible?—R. Alors, il faudra compter sur la probabilité que votre wagon venant de Mulgrave peut être complètement rempli, et quelqu'un sera désappointé.

Q. Le président vous a demandé qu'est-ce qu'il vous serait possible de faire?—R. Le seul moyen de développer un commerce sur la rive nord serait d'organiser un service de fret entièrement indépendant de celui de Mulgrave ou Halifax.

Q. Vous n'avez fait aucun effort dans ce sens?—R. Personne n'est venu nous dire qu'il y avait du trafic à faire. Nous en serions trop heureux.

Q. Nous sommes bien surpris ici de voir comme les gens de l'Intercolonial sont lents à faire preuve d'un esprit de progrès. Le tarif pour le transport du poisson a été changé, il y a quelques années, à la demande de ce comité qui avait commencé une certaine agitation, et le fret a été diminué. Puis, le ministère de la Marine et des Pêcheries a eu l'idée, ou suggéré l'idée, de payer une partie des taux de messageries, ce qui a bien réussi et a été d'une grande utilité. Maintenant ce comité s'efforce de trouver un autre moyen d'améliorer le transport, et il nous est impossible de constater

[C. A. Hayes.]

que même l'Intercolonial—que les gens qui sont payés pour faire ces choses—ne fait aucun effort pour trouver un moyen quelconque d'améliorer le transport du poisson. J'aimerais à connaître vos vues?—R. Voici un article du *Canadian Fisherman*, de l'année dernière, qui tend à prouver que nos efforts sont appréciés. (L'article est remis à M. Sinclair.)

Par le Président:

Q. Vous ne croyez pas qu'il soit possible de compléter en route le chargement du wagon frigorifique qui part de Mulgrave pour Montréal à un endroit comme Campbellton?—R. Je ne conseillerais pas de le faire.

Q. Si l'on télégraphiait d'avance qu'il y a encore de l'espace dans le wagon, ne serait-ce pas possible? De quel endroit l'expéditeur obtiendra-t-il le poisson?—R. De combien de temps dispose-t-il pour avoir le poisson?

Q. En combien de temps se fait le trajet entre Truro et Campbellton par le fret rapide?—R. On peut dire vingt heures.

Q. Cela donnerait tout le temps voulu à un homme de faire les expéditions provenant d'endroits situés sur les rives du golfe?—R. Prenez les wagons qui partent de Mulgrave; d'après les chiffres que j'ai en mains, la pesanteur moyenne des 67 wagons que nous avons fait circuler pendant la dernière saison a été de 35,390 livres. Maintenant, ces wagons transportent en moyenne juste la quantité de marchandises qu'il est sage d'y placer, et j'en doute et je ne voudrais pas suggérer quoique ce soit d'impossible, et je crois qu'il serait impossible de vouloir tenter de se charger de tout trafic provenant des rives du golfe sur le wagon de Mulgrave.

Q. Quelle est la capacité de ce wagon?—R. Ce wagon a un tonnage de 60,000 livres, mais par pour le poisson.

Q. Vous dites que le wagon frigorifique de Mulgrave à Montréal, transporte maintenant, règle ordinaire, tout le chargement qu'il est prudent de lui confier?—R. Oui, je le crois.

Q. Et pour cette raison, s'il n'y en a pas d'autre, il ne serait pas sage de compléter les chargements à un endroit comme Campbellton?—R. Oui, et de plus, il y aurait perte de temps. Ce ne serait pas possible.

Q. Parce que d'abord, au point de vue du wagon lui-même, ce dernier serait rempli; et en second lieu, il y aurait nécessairement perte de temps; et ensuite on ne trouve pas aux dépôts d'approvisionnement de glace les accommodations qui permettent d'y déposer le poisson pour le mettre dans le wagon?—R. Oui.

Q. Qu'est-ce que vous pouvez suggérer pour répondre aux besoins des gens de la rive nord qui désirent expédier leur poisson à Montréal?—R. Si les pêcheurs, soit directement, soit par l'intermédiaire de M. Found, ou de leur association, désiraient discuter la chose avec nous, nous serions très heureux de trouver une méthode qui leur assurerait un service donnant la protection d'un wagon frigorifique à ce poisson de la rive nord. Probablement il faudrait choisir certains endroits de concentration qui seraient alimentés par un service de fret local, ou autrement; et puis ensuite il pourrait y avoir un wagon qui partirait d'un endroit suffisamment éloigné sur la ligne pour atteindre tous ces points de concentration d'après un horaire qui répondrait à presque tous les besoins. C'est une question de détails qu'il faudrait étudier avec soin.

Q. Pouvez-vous nous dire à présent ce que serait les taux de fret, et si vous pourriez leur accorder l'avantage des taux d'entier parcours en complétant les chargements à Campbellton?—R. Avec les chargements provenant d'endroits situés le long de l'Intercolonial?

Q. Et des lignes d'embranchements qui s'y raccordent.—R. Ce serait les taux *pour entier* parcours qui sont actuellement en vigueur.

M. FOUND: Il ne serait pas exigé de paiement supplémentaire pour le fait de réunir les chargements en un seul?

Le TÉMOIN: Oui.

[C. A. Hayes.]

Par M. McCurdy:

Q. Ceci serait une affaire que vous seriez parfaitement libre de décider?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Quelles sont les conditions dans lesquelles se fait le service de messageries par votre compagnie au point de vue de la division des recettes?—R. Pour le trafic ordinaire les recettes sont divisées également.

Q. Vous parlez des recettes brutes?—R. Oui.

Q. Est-ce que la compagnie de messageries a fait, à votre connaissance, une ou plusieurs demandes à votre compagnie de chemin de fer pour obtenir des améliorations dans la disposition des wagons à messageries pour le transport du poisson?—R. Non, je n'ai eu connaissance d'aucune demande de ce genre, pas récemment.

Q. Avez-vous lu les témoignages rendus par les témoins précédents?—R. Pas complètement, non.

Q. Il a été suggéré qu'il devrait y avoir un mur, ou une cloison qui permettrait de refroidir une certaine partie du wagon, de sorte que le poisson pourrait être transporté par messageries dans ce compartiment refroidi. Les gens des messageries répliquèrent qu'ils ne fournissent pas les wagons, et que ces derniers sont fournis par la compagnie de chemin de fer?—R. La compagnie de chemin de fer fournit les wagons.

Q. Etes-vous en mesure de dire si une telle suggestion recevrait un bon accueil de la part de votre compagnie?—R. Je crois qu'il serait préférable d'avoir l'avis d'un homme d'expérience en fait de construction de wagons, ou de quelque expert en ce genre.

Q. Cette question relève de quel département?—R. Du département de construction des wagons.

Q. Est-ce que le chemin de fer s'oppose à ajouter au train un wagon frigorifique de messageries pour le transport du poisson, en plus du wagon à messageries ordinaire, entre la côte de l'Atlantique et l'intérieur?—R. Nous aimons mieux ne pas le faire.

Q. Y a-t-il aucun danger d'ajouter ce wagon?—R. Il y a, sans doute, le risque provenant du fait d'ajouter au train un wagon supplémentaire.

Q. Est-ce que la différence serait plus grande si ce wagon supplémentaire était un wagon aux bagages?—R. Non, je ne crois pas qu'elle le serait.

Q. Pour chaque série de trucks que vous avez sur un train vous avez, sans doute, un plus grand risque à courir?—R. Oui.

Q. Il n'y a pas plus de risque à ajouter au train un wagon frigorifique ordinaire qu'un autre wagon, n'est-ce pas?—R. Non, je ne vois pas qu'il y en ait.

Q. Ils sont construits solidement?—R. Ils le sont.

Q. Et le matériel roulant d'assez bonne qualité?—R. Oui.

Q. Alors la compagnie n'aurait pas d'objection à ce wagon parce que c'est un wagon frigorifique?—R. Non, pas parce que c'est un wagon frigorifique, s'il est construit sur des trucks convenables. Nous avons, cependant, des objections à augmenter le nombre des wagons qui composent nos trains d'entier parcours qui sont déjà lourds.

Q. Si la compagnie de messageries consentait à un chargement minimum par wagon de 10,000 livres sur un wagon frigorifique de messageries, est-ce que la compagnie de chemin de fer se chargerait de la traction de ce wagon à chaque occasion qu'il serait possible d'obtenir cette quantité?—R. A Mulgrave, nous avions une entente d'un minimum de 10,000 livres, il y a deux ans, n'est-ce pas, M. Found?

M. Found: Ce service a cessé. La raison pour laquelle nous demandons d'ajouter ce service de fret est parce que l'autre a été discontinué; les chemins de fer n'en voulaient plus.

Le Témoin: Comme je l'ai dit, nous préférons ne pas avoir à prendre de wagon supplémentaire sur un train rapide.

[C. A. Hayes.]

Par le Président:

Q. Si nous pouvions avoir le consentement des compagnies de messageries à construire un wagon à messageries avec un minimum de charge de 10,000 livres, est-ce que la compagnie de chemin de fer consentirait à en faire la traction, ou refuserait-elle?—R. Elle y consentirait.

Q. Même en tenant compte des recettes?—R. En tenant compte des recettes. Nous avons eu une entente avec les compagnies de messageries sur une base de 10,000 livres. Cette entente a été en vigueur en 1913 et en 1914. Elles nous payaient un minimum de $90 par wagon, ou pratiquement 60 pour 100 des recettes provenant du transport du poisson, au lieu de 50 comme c'est le cas pour le trafic ordinaire.

Q. La compagnie n'aurait aucune objection à cette manière d'agir?—R. Pas au point de vue des profits.

Q. Comme question de fait vous n'avez pas de trains assez lourds pour que leur traction soit impossible; je veux parler des trains rapides?—R. Considérez la composition ordinaire du train Ocean et Maritime, il y a huit wagons par train ordinaire. Vous partez avec huit wagons, et vous aurez probablement à ajouter des wagons supplémentaires, soit à la tête de ligne, comme nous l'appelons, wagons à bagages, ou de poste, ou vous aurez probablement des wagons-dortoirs supplémentaires, et nous n'aimons pas à entreprendre la traction de plus de dix wagons sur aucun de ces trains. Nous ne pouvons pas facilement suivre notre horaire si nous avons plus de dix wagons, et vous aurez à peu près toujours dix wagons sur un train ordinaire.

Q. Vous ne pouvez pas dire d'avance, je suppose, le nombre de wagons qui formeront un train?—R. Non.

Q. Le trafic se détermine à mesure que le train avance?—R. Oui.

Q. Est-ce que les compagnies de messageries doivent consultez les compagnies de chemins de fer avant de déterminer leur taux?—R. Non; les messageries déterminent leurs taux elles-mêmes.

Q. Est-ce que le transport du poisson serait simplifié si les marchandises des messageries, postes et bagages, pouvaient être expédiées sur des trains séparés?—R. Ce serait bien beau si cela pouvait se faire, si les revenus étaient assez élevés pour le permettre.

Q. Alors c'est une question qui dépend du volume du commerce?—R. C'est une question qui dépend du volume du commerce. Dans votre question vous avez parlé des compagnies de messageries qui déterminent leurs propres taux. Maintenant, les messageries sont sous le contrôle de la Commission des chemins de fer.

Q. N'a-t-il jamais été proposé à l'Intercolonial qu'il serait sage d'organiser un service de messageries sur ses propres lignes?—R. Je ne saurais dire que cette suggestion lui ait été faite d'une manière officielle. Il a pu en être question indirectement.

Q. Vous n'avez jamais étudié cette question?—R. Non.

Q. Ce sujet n'a pas formé l'objet d'un rapport?—R. Non.

Q. D'une manière générale quelle serait la meilleure méthode, selon vous, pour atteindre le but que nous nous proposons de réduire la différence qui existe dans les prix du poisson, si on fait la comparaison entre ce qu'il coûte à l'endroit de production et ce qu'il coûte une fois rendu au marché, et aussi de faire parvenir à la table du consommateur le poisson à l'état frais?—R. Relativement à la différence de prix, voici les chiffres (montrant un tableau) des taux de fret, de Mulgrave à Montréal, pour des quantités moindres qu'un wagon complet, soit 38 cents par 100 livres, plus 10 pour 100 pour la glace. Le coût du fret sur la pesanteur nette du poisson expédié (estimant la tare de l'empaquetage et de la glace dans l'empaquetage à une proportion variant de 25 à 40 pour 100 de la pesanteur totale) sera d'environ $\frac{1}{2}$ à $\frac{7}{10}$ de cent par livre de poisson, la variation du coût étant due en grande partie au fait que la quantité de glace qu'il faut mettre dans l'empaquetage n'est pas toujours la même. Par

[C. A. Hayes.]

chargement complet le taux est de 28 cents par 100 livres, avec une charge minimum de 24,000 livres par wagon, plus le coût de 5 tonnes de glace, le coût du transport pour le poisson lui-même serait de 44/100 à 45/100 de cent par livre.

Par M. Sinclair:

Q. Je crois que personne ne se plaint des taux.—R. C'est un très mince profit.

Q. Les plaintes viennent au sujet des accommodations.—R. Je crois, M. Sinclair, que les accommodations relativement au transport donnaient assez de satisfaction à venir jusqu'au 1er décembre environ.

Q. Eh bien, elles ne donnent pas de satisfaction au point de vue du trafic qui se fait entre les gares intermédiaires, et elles n'en ont jamais donnée, autant que je peux le savoir.—R. Eh bien, nous serions très heurux d'avoir l'occasion d'y voir.

Q. J'espère que vous pourrez le faire. Il y a une autre question que j'aimerais à vous poser.—R. Ce que j'ai dit déjà répond à une partie de la question posée par le président. Maintenant, venons à la différence qui existe entre le prix qui est payé à celui qui expédie le poisson et le prix payé par le consommateur. Vous voyez que les taux de fret représentent une bien faible proportion de cette différence. Relativement aux accommodations, je crois que le service de fret, s'il y a un volume de trafic suffisant qui permette de faire des chargements par wagon complet dans le wagon frigorifique—le service de fret est en fin de compte plus satisfaisant pour l'expéditeur et préférable au service rapide. La question est de maintenir ce service de fret rapide—c'est mon opinion—ayant toujours une quantité suffisante de poisson en mains pour opérer un chargement raisonnable.

Par le Président:

Q. Avez-vous des suggestions à faire en vue d'améliorer les conditions du trafic du poisson à divers endroits—R. Quels endroits, les centres d'expéditions?

Q. Je veux dire les endroits de chargement et les endroits de livraison.—R. A Mulgrave elles sont assez satisfaisantes.

M. FOUND: Relativement à ce service par wagon frigorifique de messageries, si je comprends bien le président, et si je comprends bien la réponse du témoin, il reste à savoir si la compagnie de chemin de fer n'aurait pas d'objection à attacher à son train un wagon frigorifique de messageries de 10,000 livres?

Le TÉMOIN: Si les compagnies de messageries y consentaient il n'y aurait pas d'objection au point de vue des revenus.

M. FOUND: Je pense à l'extension de ce service à Toronto et à l'ouest. Le service a donné satisfaction jusqu'à Montréal, mais si je vous comprends bien, la difficulté commença lorsqu'il s'est agi d'aller plus loin que Montréal. Vous dites que ce n'est pas possible de faire ce transport au delà de Montréal?

Le TÉMOIN: Non.

Q. On a fait il y a quelque temps la suggestion d'expédier du poisson de Mulgrave à Boston, par voie de Yarmouth, et qu'un tarif raisonnable pourrait être appliqué par les expéditions par fret et par messageries qui seraient faites sur cette route de manière à permettre aux commerçants de poisson de l'est d'atteindre le marché de Boston qui, ainsi que vous le savez, est l'un des marchés à poisson des plus considérables. Cela impliquerait l'usage du chemin de fer Intercolonial entre Mulgrave et Truro. Est-ce que votre compagnie considérerait favorablement une proposition de ce genre si elle pouvait être mise à exécution?—R. Par messageries?

Q. Oui?—R. Nous avons un arrangement régulier; je sais, d'après ma connaissance personnelle, que nous en avons qui vont par messageries et par petite vitesse par Truro et Yarmouth.

Q. L'agent de la ligne de navigation entre Yarmouth et Boston a visité Ottawa il y a une couple d'années et a mentionné un dollar et quart, je crois, comme étant le

[C. A. Hayes.]

taux jusqu'à Boston?—R. Je pense que nous avons effectué le transport de Mulgrave à Truro par train de marchandises et la compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic a effectué le transport par messageries de là à Yarmouth. Ces marchandises ont été transportées par le même train rapide qui apporte le poisson de Montréal, arrivant à Truro vers 2.50 heures du matin à temps pour correspondre avec le train du Dominion Atlantic.

Q. Pouvez-vous nous dire quels sont les taux?—R. Je ne le pourrais pas—vous voulez dire par messageries?

Q. Oui?—R. Non, je ne le pourrais pas; je ne me le rappelle plus. Il y a un taux sur les marchandises jusqu'à Yarmouth, mais je l'ai oublié, je ne pourrais savoir quels sont les taux de messageries.

Q. Mais les autorités du chemin de fer Intercolonial consentiraient à faciliter un arrangement de cette nature, n'est-ce pas?—R. Oui, je pense que si nous pouvions avoir le transport de ces marchandises nous préférerions les transporter à Saint-Jean afin d'avoir le long trajet, mais si cela faisait quelque peu mieux l'affaire, nous pourrions les amener à Truro.

Q. Est-ce que le service entre Yarmouth et Boston est meilleur que celui entre Saint-Jean et Boston?—R. Il y a un service quotidien entre Saint-Jean et Boston pendant l'été. Je sais que nous avons transporté des marchandises dans les deux directions; et nous avons placé les wagons à Saint-Jean au quai de Macleod.

Q. J'aimerais à avoir les taux actuels pour ce service?—R. Il me fera grand plaisir de me les procurer et de vous les donner. Je suppose que vous vous procurerez les taux de messageries de la compagnie de messageries ou si vous désirez que je les obtienne de la compagnie de messageries pour vous?

Q. J'aimerais à ce que vous les obteniez.—R. A savoir sur du poisson frais?

Q. Oui, de Mulgrave à Boston par voie de Yarmouth et par voie de Saint-Jean?—R. Par messageries et par train de marchandises aussi. A qui vais-je l'adresser?

Le PRÉSIDENT: A M. Howe, greffier du comité.

Par le Président:

Q. Etes-vous maintenant en mesure de nous dire le nombre des wagons-glacières que vous aviez il y a deux ans sur l'Intercolonial?—R. Cela me serait impossible. Nous en avons environ 180 maintenant, et je ne pense pas qu'on a augmenté le matériel roulant au cours des deux dernières années. Nous avons pensé à commander un plus grand nombre de ces wagons.

Q. Je veux savoir le nombre de wagons-glacières que vous aviez il y a deux ans et le nombre que vous avez actuellement, avec des trucks convenant au service de train de messageries?—R. Vous voulez dire des wagons-glacières tels que ceux qui sont accrochés aux trains à voyageurs? Je pensais que vous faisiez allusion à ceux dont les trains à voyageurs et à marchandises sont formés. Il va me falloir obtenir le nombre de ceux qui sont équipés pour les trains à voyageurs. Je vous ai donné le nombre des wagons à marchandises.

Q. Je sais qu'on s'est opposé à accoupler des wagons de ce genre aux trains à voyageurs parce que les trucks ne convenaient pas à ce service. Je désire savoir ce qui a été fait pour avoir raison de cela?—R. Vous voulez connaître le nombre de wagons-glacières convenant à être accrochés aux trains à voyageurs.

Q. Et aussi pour le service général?—R. Très bien, je me procurerai ce renseignement et je vous le transmettrai.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

[C. A. Hayes.]

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE N° 301,
MARDI, le 16 mars 1916.

Le comité s'est réuni à 3 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Jameson.

Le PRÉSIDENT: Nous avons entendu le 13 mars le témoignage de M. W. S. Stout, président de la *Dominion Express Company*, Montréal. Il a transmis dans la suite au secrétaire une copie de son témoignage, avec un ou deux légers changements de terme qu'il désirait faire remarquer. Je présume que cela sera conforme aux idées du comité que ce privilège soit accordé à tout témoin dont le témoignage n'a pas été consigné tout à fait exactement, à son sens, ou qui veut modifier ce qu'il a dit. Je vais demander au secrétaire de remettre la lettre de M. Stout au greffier afin qu'il puisse effectuer ces légers changements et corrections à son témoignage.

M. H. E. MACDONALD est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Quelles fonctions remplissez-vous dans le chemin de fer Pacifique-Canadien?—R. Celles de sous-gérant du service des marchandises.

Q. Depuis combien de temps les remplissez-vous?—R. Depuis à peu près six mois.

Q. Avant cela avez-vous été en relation avec une autre compagnie de transport?—R. Avec la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Q. Pendant combien de temps?—R. Pendant vingt-cinq ou vingt-six ans.

Q. Je suppose que vous connaissez les questions relatives au transport du poisson des littoraux est et ouest par votre compagnie?—R. Oui, monsieur.

Q. Pouvez-vous dire au comité ce que sont les taux de chargement de wagon et moindre qu'un chargement de wagon par wagon-glacière, sur des consignations de poisson frais de Mulgrave aux endroits suivants: Québec, Montréal, Toronto, Hamilton, London, Windsor, Winnipeg, Calgary et Vancouver? Voulez-vous d'abord nous dire quels sont les taux de chargement de wagon?—R. M. le Président, j'ai ici les taux de Saint-Jean, Saint-Stephen et Saint-Andrew à tous ces endroits, s'ils sont acceptables. Sans doute, nous agissons simplement de concert avec le chemin de fer Intercolonial où les consignations arrivent de Mulgrave. Puis nous avons des arrangements avec le chemin de fer Intercolonial et nous recevons les marchandises de ce chemin de fer à Sainte-Rosalie-Jonction et aussi à Saint-Jean.

Q. Vous ne transportez pas les marchandises pour la première fois dans la province de la Nouvelle-Ecosse?—R. Non pas dans la Nouvelle-Ecosse, excepté sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*.

Q. Alors, voulez-vous avoir la bonté de nous dire quels sont les taux à ces différents endroits?—R. De Saint-Jean, et avez-vous besoin de renseignements sur le poisson frais et gelé?

Q. Nous voulons les taux des wagons-glacières?—R. J'ai ici un tarif qui couvre le poisson frais et gelé qui est transporté dans des wagons-glacières en chargement de wagon.

Q. Donnez d'abord les taux de chargement de wagon.—R. A Québec, 22 cents par 100 livres en chargement de wagon—un minimum de 20,000—et 31 cents par 100 livres en quantités moindres qu'un chargement de wagon.

Q. A partir de quel endroit?—R. A partir de Saint-Jean, pour Québec, Montréal et Lévis.

Q. Donnez maintenant le taux à Toronto?—R. Trente-deux cents par 100 livres par chargement de wagon, minimum, 20,000 livres.

Q. Y a-t-il moins qu'un taux de chargement de wagon jusqu'à Toronto?—R. Non, monsieur.

Q. Et le taux de chargement de wagon à Hamilton?—R. Trente-trois cents par 100 livres, avec le même minimum, mais pas moins que le taux de chargement de wagon.

Q. Et à London, Ontario?—R. Trente-sept cents par 100 livres, le même minimum.

Q. C'est le taux par chargement de wagon?—R. Par chargement de wagon, seulement.

Q. Le taux pour Windsor?—R. Trente-neuf cents par 100 livres, même minimum.

Q. Pas moins que les taux de chargement de wagon?—R. Non, monsieur.

Q. Le taux de chargement de wagon à Winnipeg?—R. Je n'ai pas apporté les taux de Winnipeg.

Q. Avez-vous les taux à Calgary et à Vancouver?—R. Je pense que le taux à Vancouver serait de $1.55 par 100 livres, minimum, 24,000 livres. De Mulgrave il serait de $1.58 par 100 livres, le même minimum.

Q. C'est pour le poisson frais et gelé?—R. Pour le poisson frais et gelé.

Q. Transporté dans des wagons-glacières?—R. Oui.

Par M. Kyte:

Q. Pendant que nous discutons ce point, avez-vous le taux à partir de Vancouver, ou avez-vous un taux pour transporter le poisson de cette ville à l'est?—R. Oui, monsieur, il est à peu près le même.

Q. De Vancouver à Montréal?—R. Oui, monsieur, il serait de $1.50 de Vancouver à Montréal.

Q. Quel est le taux de Saint-Jean à Montréal?—R. Vingt-deux cents et 34 cents, respectivement.

Q. Le taux que vous citez de Vancouver à Montréal est moins élevé, beaucoup moins élevé, prenant en considération la distance, que le taux de Saint-Jean à Montréal.—R. Sans doute, l'un est un long parcours et l'autre est court.

Q. Nous avons entendu des témoignages ici il y a quelque temps à l'effet que le taux peu élevé sur un chargement de wagon de la côte du Pacifique à Montréal était dû à une certaine concurrence existant entre les lignes transcontinentales. En connaissez-vous quelque chose?—R. Je ne pourrais vous dire exactement la date à laquelle ce taux a été établi, mais je pourrais la chercher si vous le désirez. Si vous voulez dire les chemins de fer *Great Northern* et *Northern Pacific*, j'ignore à quelle date remonte l'établissement de ce taux.

Q. Mais pour ne parler que de votre propre compagnie, vous ne pouvez pas dire de mémoire la date à laquelle on a établi ce taux?—R. Non, monsieur, je ne pourrais vous le dire, mais il y a très longtemps.

Q. Est-ce que toutes les compagnies de chemins de fer transcontinentaux ont un taux uniforme pour le transport du poisson de la côte du Pacifique à Montréal?—R. Oui, monsieur.

Q. De sorte que les taux que vous citez sont les taux du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique?—R. Oui, monsieur. Nous établissons les taux, je veux dire toutes les lignes, par exemple, si le chemin de fer Pacifique-Canadien établissait un taux de la côte à Montréal, toutes les autres lignes voudraient y participer, le Great-Northern et le Northern-Pacifique avec leurs raccordements entre Saint-Paul et Chicago et entre Chicago et Détroit, et ainsi de suite.

Q. De sorte que les taux que vous citez sont ceux de toutes les lignes qui parcourent le même territoire?—R. Oui, à moins qu'une compagnie ait la sottise d'élever son taux. Dans ce cas, elle ne ferait pas d'affaires.

[H. E. Macdonell.]

Par le Président:

Q. Pouvez-vous me donner les taux d'Halifax aux endroits que j'ai déjà nommés?—R. Je ne le crois pas, monsieur.

Q. Ils comprendraient, je suppose, le taux de l'Intercolonial?—R. Oui. (Il consulte des documents.) Non, monsieur, je n'ai pas apporté les tarifs.

Q. Voulez-vous citer les taux de Yarmouth et de Digby?—R. Les taux de Yarmouth sont généralement de 10 cents par 100 livres plus élevés que les taux de Saint-Jean, et de Digby, 5 cents de plus que les taux de Saint-Jean.

Q. En chargement de wagon ou en quantités moindres?—R. En chargement de wagon.

Q. Mais pouvez-vous transporter des chargements de wagons de Yarmouth ou de Digby à cause du service de la baie, qui se fait par un bac?—R. Naturellement, il n'y a pas de bac.

Q. Il y a là un bateau qui traverse tous les jours, est-ce qu'il donne des facilités pour le transport du poisson en quantités de chargement de wagon?—R. Nous le transportons de l'autre côté de la baie en chargement de wagon. Sans doute, il est transporté par wagon de Saint-Jean. C'est la première occasion que nous avons de nous servir de wagons.

Q. Quel est le taux sur une quantité moindre qu'un chargement de wagon, à partir de Digby et de Yarmouth?—R. Je ne puis pas vous le dire, monsieur. Il y a un tarif spécial moindre que le taux de chargement de wagon, j'ignore quel est ce taux.

Q. Dois-je comprendre que vous avez déclaré en réponse à une question posée par M. Kyte que vous n'aviez pas de taux de Vancouver aux endroits situés à l'est, disons de Vancouver à Calgary?—R. Je ne puis pas vous dire le taux de Vancouver à Calgary. Je peux vous dire le taux de Vancouver à l'est, à Montréal.

Q. Voulez-vous fournir au comité plus tard un mémoire donnant les taux de Vancouver à Calgary, Winnipeg, Toronto, Montréal, Saint-Jean et Halifax?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire le temps requis pour effectuer le transport du poisson aux endroits nommés, par train de marchandises?—R. A peu près neuf ou dix jours.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. De Vancouver à quel endroit?

Par le Président:

Q. Je voulais les avoir individuellement. Prenons par exemple Calgary?—R. Je suis obligé de vous donner une liste des taux de transport à ces endroits. Cela prendrait huit ou neuf jours de Toronto ou de Montréal.

Q. Tout ce poisson est transporté dans des wagons-glacières?—R. Oui, monsieur, frais et gelé.

Q. Est-ce que les taux que vous avez cités sont sur le poids net du poisson ou le poids brut du paquet?—R. Sur le poids brut de la caisse.

Q. On n'alloue rien pour la diminution de la caisse causé par la glace qui fond?—R. Non, monsieur.

Q. Est-ce que vous prenez des mesures pour remplir les wagons de glace en route? R. Oui, monsieur.

Q. A quels endroits?—R. A un grand nombre d'endroits, nous avons de nombreuses glacières, et cela dépend des routes. Je pourrais vous nommer les glacières.

Q. Y a-t-il des frais additionnels pour ce remplissage?—R. Il y a des frais additionnels pour la glace.

Q. Quels sont les frais additionnels?—R. Environ $20 actuellement, de la côte à l'est ou de l'est à la côte.

[H. E. Macdonell.]

Par M. Kyte:

Q. $20 par wagon?—R. Oui.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Exige-t-on ce taux sans mentionner la saison de l'ann-e?—R. Oui, il est actuellement uniforme, c'est-à-dire où le besoin de la glace se fait sentir.

Par le Président:

Q. Le chemin de fer ne délivre pas les marchandises à des endroits comme Montréal, je suppose?—R. Non, il y a un grand nombre d'endroits où le charroyage ne se fait pas, et même aux endroits où il se fait nous exigeons un prix supplémentaire pour le charroyage.

Q. Vous avez des facilités pour le charroyage à Montréal?—R. Il existe une compagnie de charroyage séparée qui fait le charroyage pour nous à cet endroit.

Q. Pouvez-vous dire quels sont les taux de charroyage à Montréal?—R. Oui, 4 cents par 100 livres.

Q. Et est-il le même à d'autres endroits?—R. Non, à Toronto il est de 3¼ cents.

Q. Et quel est-il à Québec?—R. J'ignore combien coûte le charroyage à Québec.

Q. Il est entre 3 et 4 cents, je suppose, à ces différents endroits?—R. Oui, monsieur.

Q. En combien d'heures le train rapide de marchandises parcourt-il la distance d'Halifax à Montréal?—R. La distance par train rapide entre St-Jean et Montréal est parcourue en 36 heures. Je ne puis pas vous dire en combien d'heures la distance est parcourue entre Halifax et Montréal.

Q. Vous voulez seulement dire ce qui concerne votre réseau?—R. J'aimerais à vous donner des renseignements à propos de nos raccordements, mais je ne le puis.

Q. Est-ce qu'on peut se fier aux trains rapides en ce qui concerne le nombre d'heures qu'ils doivent prendre pour parcourir un certain trajet sur vos lignes?—R. Non, pas à Montréal, par exemple. Nous avions effectué un arrangement jadis avec le ministère, et nous avons dû prendre toutes sortes de précautions afin que les trains parcourent ce trajet en 36 heures, parce que ce trajet effectué en 36 heures l'est plutôt rapidement.

Q. Avez-vous éprouvé quelque difficulté à faire parcourir ce trajet aux trains durant ce nombre d'heures?—R. Cela n'a jamais abouti, nous avons fixé ce nombre d'heures, mais cela n'a jamais abouti.

Q. Est-ce que c'était pour le transport du poisson frais et gelé?—R. Oui.

Q. Quand les consignations se font par wagons-glacières, je comprends que le consignateur paie la glace?—R. Oui, monsieur.

Q. Etait-ce le cas à venir, disons, jusqu'à il y a un an?—R. Oh oui.

Q. Nous avons appris le renseignement ici il y a un instant, je pense qu'il venait du ministère, que les chemins de fer chargeaient ces wagons de glace précédemment sans frais?—R. Il doit y avoir longtemps de cela.

M. FOUND: L'Intercolonial le faisait.

Par le Président:

Q. Votre compagnie a toujours fait payer la glace fournie en route?—Oui. En tant qu'il s'agit de l'Intercolonial, l'argent ne faisait que passer d'une poche dans une autre. Le gouvernement avait conclu un arrangement avec le chemin de fer Intercolonial.

Q. Quand vous fournissez un wagon-glacière, et que vous demandez ces taux par 100 livres pour un minimum de 20,000 livres, est-ce que vous fournissez un wagon déjà

[H. E. Macdonell.]

refroidi ou rempli de glace sans rien demander, ou y a-t-il des frais à payer pour la première glace?—R. Nous faisons payer des frais pour la première glace.

Q. Quel est votre taux pour la première glace?—R. $2.50 la tonne pour la glace.

Q. Et pour chaque glace subséquente?—Au taux de $2.50 la tonne.

Q. Pour la glace fournie?—R. Oui, monsieur.

Q. De sorte que la moyenne pour emplir un wagon de glace est d'environ $20?—R. Nous avons naturellement un taux spécial chargé à travers le continent de $20 par wagon. Mais, par exemple, entre St-Jean et Montréal, nous ferions payer la glace au taux de $2.50 la tonne.

Q. Combien de tonnes de glace faudrait-il pour en remplir un wagon pour un court trajet?—R. Il faudrait à peu près 4 tonnes pour le remplir la première fois, et cette quantité suffirait peut-être pour tout le trajet.

Q. Quatre tonnes à $2.50 la tonne font $10?—R. $10.

Q. Cela suffit ordinairement pour un trajet qui dure 36 heures?—R. Ce trajet se fait en deux nuits et en une journée: je pense que cette quantité est réellement suffisante. Mais les instructions recommandent de remplir le wagon de glace en route si le besoin s'en fait sentir et de demander $2.50 la tonne.

Q. Vous dites que le poids minimum de chargement de wagon pour le poisson frais est de 20,000 livres. Quelle est la quantité minimum de chargement de wagon pour du poisson fumé?—R. Le minimum d'un chargement de wagon pour du poisson mariné et salé entre Saint-Jean, Ottawa et Toronto est de 30,000 livres.

Q. Et le poisson fumé, est-ce que cela comprend le poisson fumé?—R. Je pense que oui, mais je vais chercher—oui.

Q. Quand ce minimum a-t-il été établi?—R. Pardonnez-moi, "Poisson en conserves, salé, séché, ou fumé, minimum 24,000 livres entre Saint-Jean, Montréal et Québec, poisson mariné, 30,000 livres".

Q. C'est le minimum existant actuellement?—R. Oui.

Q. A-t-on effectué quelque changement au minimum des chargements de wagons directs pour du poisson frais, gelé, mariné ou fumé dans le cours d'un an?—R. Non, pas dans le cours de l'année, je ne le pense pas, les taux ont été réduits au cours de l'année, mais je ne pense pas qu'on a élevé les minimums durant ce temps.

Q. M. Hayes a déclaré ici il y a quelques jours, M. Macdonell, que le chemin de fer Intercolonial avait élevé son minimum de 20,000 à 24,000 livres pour du poisson frais ou gelé, et de 24,000 à 30,000 livres pour du poisson fumé et mariné, et que cela avait été fait après avoir consulté les fonctionnaires du Pacifique-Canadien; je ne suis pas sûr qu'il ait dit que cela avait été fait à votre demande, ou par l'Intercolonial, mais à tout événement, qu'il existait une entente entre les deux chemins de fer par lequel ces chargements de wagons minimums devraient être élevés?—R. Voici notre tarif, 20,000 livres et il est encore en vigueur aujourd'hui, et on n'a pas pu l'élever, à savoir, pour du poisson frais et gelé, et 24,000 livres pour du poisson en conserves, salé, séché ou fumé, et nous avons un taux de 30,000 livres sur le poisson mariné; cela à cause du taux beaucoup plus faible sur le poisson mariné. Je parle naturellement de ces taux de Saint-Jean, je ne suis pas très certain de ce qu'ils peuvent avoir été pour des consignations venant d'endroits situés sur l'Intercolonial.

Q. Vous parlez des consignations qui sont transportées d'abord sur votre réseau?—R. A Saint-Jean, oui; l'Intercolonial peut aussi avoir des taux à partir de Saint-Jean.

Q. Mais si le chemin de fer Intercolonial transportait d'abord un chargement de wagons de poisson, disons, à Mulgrave, et qu'il était détourné par quelques circonstances par Saint-Jean en passant par votre chemin de fer, est-ce que leur minimum ou le vôtre régirait?—R. Le minimum que le tarif comporte régirait sur toute la distance, et dans le cas de Saint-Jean, le minimum indiqué dans ce tarif prévaudrait dans le cas de l'Intercolonial et dans celui du Pacifique-Canadien.

Q. A tout événement, en ce qui concerne la consignation envoyée à Mulgrave, le minimum de l'Intercolonial régirait?—R. Oui.

Q. Vous êtes certain que vos déclarations sont exactes en tant que le minimum de chargement de wagon de 24,000 livres pour du poisson en conserves, salé, séché ou fumé, et de 30,000 livres pour du poisson mariné est exact?—R. Oui.

Par M. Kyte:

Q. Est-ce que votre chemin de fer transporte des marchandises concurremment avec le chemin de fer Intercolonial sur aucune section du chemin de fer Intercolonial? —R. Oh oui, Saint-Jean et Fredericton sont des endroits concurrents du chemin de fer Intercolonial qui font la concurrence à l'Intercolonial à Montréal et aux endroits à l'ouest.

Q. Et aux endroits situés à l'est, à Halifax par exemple, je suppose?—R. Sans doute, en ce qui concerne notre raccordement là, nous ne faisons pas exactement la concurrence à ce chemin de fer à moins que ce ne soit par l'intermédiaire du chemin de fer Dominion Atlantique. Nous avons un taux pour ce chemin de fer et nous ne faisons que rencontrer leurs taux.

Q. Avez-vous augmenté vos taux dans les Provinces maritimes au cours des deux ou trois dernières années?—R. Non, monsieur.

Par le Président:

Q. Est-ce que votre compagnie fait tous les efforts raisonnables pour placer les wagons à la disposition des consignataires à l'endroit le plus commode sans perte de temps après leur arrivée à destination?—R. Oui.

Q. Je parle maintenant d'un wagon chargé, disons de poisson?—R. Oui.

Q. Combien de temps s'écoule-t-il après l'arrivée d'un train à un endroit important comme Montréal avant que la livraison d'une consignation de poisson à un consignataire puisse se faire?—R. A peu près 24 heures actuellement.

Q. Est-ce qu'il s'écoule 24 heures après l'arrivée du train à Montréal avant que le wagon puisse être placé en position pour la livraison?—R. Non. Si une consignation de poisson arrive par exemple, à Montréal, en vertu de cet arrangement entre M. Found et nous-mêmes, nous calculons que le wagon arriverait le matin et nous essayerions de le placer l'après-midi afin que le consignataire puisse prendre livraison du poisson cet après-midi-là.

Q. Cela ferait plus près de six heures que 24?—R. Oui.

Q. Cela prend 36 heures de trajet jusqu'à Montréal et six heures de plus après l'arrivée, ce qui fait 42 heures après que le poisson puisse être délivré?—R. Oui.

Q. Quelles sont les conditions en vertu desquelles le chemin de fer transporte les messageries en ce qui a trait à la distribution des revenus?—R. Je ne pourrais le dire, monsieur, je pourrais seulement vous répéter ce que M. Pullen a dit.

Q. Vous n'en avez aucune connaissance?—R. Non.

Q. Est-ce que le chemin de fer s'opposerait à l'accouplement d'un wagon à messageries glacière pour le transport du poisson en outre du wagon à voyageurs ordinaire, le savez-vous?—R. Cela dépend de la partie de la ligne que ce train doit parcourir.

Q. Je parle maintenant de la ligne régulière directe?—R. Si le poids du train n'est pas au-dessus de ce que la locomotive peut tirer, je présume que le chemin de fer accepterait cette consignation.

Q. Je suppose que les wagons-glacières sont du type régulier et l'égal des autres wagons qu'on voit sur les trains express?—R. Oui, les wagons qui forment les trains express ont des roues en acier Krupp, à part cela, ils sont semblables aux wagons ordinaires.

Q. Combien y a-t-il de wagons-glacières disponibles sur la division est de votre ligne?—R. Environ 500, je pense.

Q. Est-ce pour la division à l'est de Montréal?—R. Oh! non, à l'est de Fort-William. Le nombre de wagons à l'est de Montréal, dépendra naturellement de la distribution des wagons, nous les distribuons aussitôt que le besoin s'en fait sentir.

[H. E. Macdonell.]

Q. Il n'y aurait pas pénurie de wagons requis pour la consignation du poisson dans l'intérieur du pays?—R. Nous avons eu de la difficulté à fournir les wagons aussi à l'est que Mulgrave, parce qu'il faut les tirer à vide.

Q. Mais vos wagons-glacières ont été amenés à des endroits comme Mulgrave, sur le chemin de fer Intercolonial?—R. Oui.

Par M. Kyte:

Q. Est-ce que vous n'accouplez pas une locomotive assez forte pour tirer le train, sans tenir compte du nombre de wagons-glacières qu'il renferme? Vous avez dit en réponse au président que vous consentiez toujours à remorquer des wagons-glacières tant que la locomotive peut les tirer?—R. Je pense que la question du président avait trait aux wagons-glacières de messageries qui font partie des trains à voyageurs. En ce qui concerne les trains de marchandises, il n'y a pas la moindre difficulté de ce côté.

Q. En supposant qu'il aurait une offre de deux ou trois wagons-glacières, votre compagnie consentirait à les faire transporter sans délai sur la ligne?—R. Oh! oui.

Par le Président:

Q. Y a-t-il eu une entente d'effectuée entre les compagnies de chemins de fer au sujet des taux demandés par les compagnies de messageries sur leurs lignes?—R. Voulez-vous dire entre les départements des voyageurs et de la circulation des chemins de fer et des compagnies de messageries?

Q. Oui.—R. Non, les compagnies de messageries ne nous parlent jamais de leurs taux.

Q. Elles établissent leurs propres taux?—R. Oui, absolument indépendants de nos taux sur les marchandises ou autre chose semblable.

Q. Pouvez-vous dire la quantité de poisson qui a été transportée par les trains à marchandises des Provinces maritimes à Montréal par votre ligne l'année dernière?—R. Non, monsieur. Cependant, je peux vous donner un état de la quantité transportée en chargement de wagon et en quantité moindre qu'en chargement de wagon, si vous le désirez.

Q. Avez-vous ce renseignement ici?—R. Non, monsieur, je ne l'ai pas.

Q. Pouvez-vous fournir cet état au secrétaire du comité?—R. Oui, je vais essayer.

Q. Considérez-vous que les taux qui sont demandés maintenant pour le transport du poisson des provinces maritimes aux marchés intérieurs du Canada sont justes?—R. Oui, très bas, en comparaison des taux sur les autres articles.

Q. Est-ce un commerce attrayant, en tant que les chemins de fer sont intéressés?—R. Non, il n'est pas particulièrement attrayant, mais notre politique a été d'établir des taux aussi bas que possible sur le poisson afin de venir en aide à cette industrie. Naturellement, ces taux sont beaucoup plus bas que les taux de classification.

Q. Vous transportez plus de wagons à l'ouest, que vous en transportez à l'est des Province maritimes, n'est-ce pas?—R. Non, c'est plutôt le contraire actuellement. Je veux dire que généralement parlant, pendant l'hiver, c'est le contraire, tous les chargements vont à l'ouest.

Q. Et êtes-vous obligés d'amener les wagons vides jusque là?—R. Non.

Q. Alors, en tant qu'il s'agit de la capacité des wagons, on n'établit pas de distinction sur les marchandises venant de l'est?—R. Non, pas du tout. Une fois que nous établissons des taux, nous ne considérons pas quelles sont les conditions—si ce sont des wagons chargés qui vont à l'est ou des wagons vides qui vont à l'est. Une fois un taux établi, cela veut dire qu'il nous faut répondre à la demande du commerce.

Q. Est-ce qu'il serait praticable dans le cas d'un wagon chargé de poisson partant de Saint-Jean dans un wagon-glacière, sur lequel vous demanderiez le taux direct de chargement de wagon, disons à Toronto, que ce wagon soit ouvert à Montréal et qu'une partie du poisson soit descendue, qu'on ferme de nouveau le wagon, et qu'on descende une autre quantité de poisson à peut-être un ou deux autres endroits entre là et

[H. E. Macdonell.]

Toronto?—R. Cela occasionnerait un retard énorme dans tout le parcours. J'ai remarqué en lisant les témoignages rendus qu'on avait émis la suggestion, non seulement de prendre du poisson en route, mais de le distribuer aussi en cours de route. Cela serait très bien, si on distribuait le poisson à des gares pour voyageurs, mais il ne serait pas possible de le distribuer à des gares pour voyageurs; il faudrait le placer dans des hangars à marchandises complètement éloignés des gares à voyageurs. Il faudrait le descendre et le remettre sur le train après un retard considérable, peut-être une journée dans chaque cas; je suis très sûr qu'il resterait une journée à Montréal.

Q. Pourquoi ne serait-il pas praticable de le descendre à une gare pour voyageurs?—R. Nous n'avons pas les facilités pour le recevoir.

Q. Si le consignataire devait en prendre soin, est-ce que cela ne pourrait pas se faire?—R. Je ne pense pas que cela pourrait se faire, en dépit de l'empressement des compagnies de chemins de fer à le faire; il n'est pas possible que cela se fasse.

M. FOUND: Pourquoi cela ne pourrait-il pas se faire si les compagnies de chemins de fer consentaient à y coopérer? A savoir, en ne perdant pas de vue le fait que ces consignations peuvent être descendues aux stations pour marchandises. Elle seraient expédiées des stations à marchandises au marchand de gros à Montréal?

Par M. Loggie:

Q. Il se présente la difficulté que vous seriez obligés de placer votre wagon près des hangars à marchandises?—R. Oui, monsieur.

Q. Et cela n'est pas praticable?—R. Non.

Q. Sans un retard et des dépenses considérables en route?—R. Sans un retard considérable, tout particulièrement. Peu nous importerait les dépenses. Par exemple, à Montréal, il nous faudrait tirer le wagon à peu près 11 milles avant de trouver l'endroit convenable pour délivrer le poisson.

Par le Président:

Q. Et le ramener de nouveau?—R. Oui, le ramener de nouveau.

Q. Mais vous n'avez pas l'intention de faire croire au comité qu'un train formé à Saint-Jean irait jusqu'à Toronto directement sans que des wagons s'en détachent et soient laissés un peu partout?—R. La plupart des wagons allant à Toronto ne passeraient aucunement par les têtes de lignes de Montréal. Ils ne s'y arrêteraient pas du tout, ils se rendraient directement.

Q. Par où passeraient-ils, à Montréal-ouest?—Un peu à l'ouest de là, à Montreal-Junction, si vous aimez mieux.

Par M. Loggie:

Q. Et cette difficulté se présenterait, n'est-ce pas—supposons qu'ils passeraient par exemple, par Sherbrooke,—il y aurait deux ou trois wagons dans l'entrepôt—R. Oui.

Q. Et si vous vouliez détacher un de vos wagons afin de le placer dans cet entrepôt, il faudrait d'abord détacher ces wagons, puis placer l'autre wagon dans l'entrepôt et en sortir les marchandises désirées?—R. Ce serait très probablement le cas.

Q. Cela signifie un retard considérable, ce qui rendrait ce plan quelque peu impraticable.—R. En d'autres termes, il faudrait pratiquement détacher le wagon et le reprendre à une date ou à une autre.

Par le Président:

Q. C'est-à-dire, si vous essayiez de déposer le poisson dans votre hangar à marchandises; mais si, à l'arrivée d'un train, un consignataire était là et assumait la responsabilité de la livraison des marchandises à lui-même, là où le wagon est arrêté, ou à

[H. E. Macdonell.]

quelque passage à niveau, est-ce que ce ne serait pas un moyen d'éluder la difficulté?—R. Ce ne serait pas praticable.

Q. Vous dites en votre qualité d'homme de chemin de fer, qu'à votre sens, cela ne serait pas praticable?—R. Non, cela ne serait pas praticable; nous ne pourrions pas les délivrer dans le temps voulu.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Mais vous délivrez des caisses d'autres marchandises?—R. Oui.

Q. Ds bagages et tout ce qui s'y rapporte?—R. Oui, nous délivrons les messageries et le bagage et tout ce qui s'y rapporte. Mais c'est une question entièrement différente. C'est justement là ce que je veux expliquer.

Q. Quelle est la différence? Si le consignataire est sur les lieux pour s'occuper de la livraison, comme le dit le président, pourquoi ne délivreriez-vous pas une caisse de poisson comme vous délivreriez une caisse renfermant toute autre denrée?—R. D'abord, nos wagons sont chargés de telle manière qu'il serait nécessaire de tout bousculer dans le wagon afin d'arriver à atteindre une certaine caisse. Cela voudrait réellement dire qu'il faudrait détacher le wagon, entrer dans le wagon et en extraire les marchandises, puis les délivrer, obtenir un reçu régulier, et autres formalités identiques.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Mais supposons que vous puissiez disposer vos caisses de manière que les boîtes soient dans une position telle qu'on pût les atteindre facilement à mesure que s'opèrerait le déchargement du wagon? Par exemple, vous sauriez l'endroit où vous devriez laisser votre première consignation, et vous pourriez prendre des mesures pour qu'elle soit placée près de la porte, exactement comme dans le cas d'un schooner qui fait le service du cabotage?—R. C'est ce que nous faisons. Nous faisons cela maintenant.

Q. Est-ce que cela n'expédierait pas les affaires? Vous êtes un homme de chemin de fer, et vous exprimez votre opinion en tant qu'homme de chemin de fer.—R. Il faut obtenir des reçus pour ces marchandises et voir à ce qu'elles soient en bon état lors de la livraison.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Pourquoi une règle s'applique-t-elle au poisson et une autre à une autre classe de marchandises?—R. Je ne choisis pas une classe de marchandises parmi d'autres; je parle de toutes les marchandises, justement ce que dit M. Loggie.

Par M. Loggie:

Q. Les marchandises sont pesantes, particulièrement le poisson, et il est impossible de le transporter à moins qu'il ne soit au même niveau que l'entrepôt, et alors on le sort des wagons sur des camions pour le charger sur la voiture de l'autre côté. On ne peut pas faire reculer l'attelage pour qu'il sorte le poisson du wagon?—R. La plupart du temps, il n'y aurait pas les facilités pour ce faire.

M. Loggie: Avez-vous discuté la question des facilités pour messageries avec M. Macdonell, M. le Président?

Le Président: Je ne l'ai pas discutée.

Le Témoin: J'ai peur de ne pouvoir vous être d'une très grande utilité en ce qui concerne les marchandises transportées par messageries.

Par M. Loggie:

Q. J'aimerais à vous demander comment nous pourrions avoir des renseignements concernant la construction d'un wagon à messageries qui servirait aux deux fins des

[H. E. Macdonell.]

messageries générales et aurait une partie isolée de manière à ce qu'on puisse transporter le poisson gelé dans l'hiver. Le danger est plus grand de transporter le poisson par messageries pendant l'hiver que pendant l'été. En hiver, on met le poisson gelé dans un wagon chauffé par la vapeur, ce qui a pour effet de faire couler l'huile que contient le poisson, et celui-ci se détériore dans les 24 heures. Je pense que le gouvernement peut prendre des mesures pour obtenir de meilleures facilités d'entreposage lorsque les compagnies construisent de nouveaux wagons à messageries ou refont ceux dont ils se servent à présent. A votre avis, serait-il praticable de construire un wagon à messageries dont le quart serait séparé par des cloisons?—R. Je ne pense pas que c'est praticable. Je ne fais pas cette déclaration comme absolue, mais je ne vois pas comment vous pouvez isoler une partie d'un wagon chauffé à la vapeur.

Q. Est-ce qu'on ne pourrait pas isoler une partie du wagon et la tenir fraîche durant l'hiver?—R. Il me ferait grand plaisir de demander à nos dessinateurs de vous donner des impressions photographiques et une opinion à ce sujet.

Q. Je pense qu'il est très désirable que ce comité entende l'opinion de votre constructeur de wagons en chef, ou celle d'un fonctionnaire ayant une position semblable sur le chemin de fer Intercolonial.—R. Il me fera grand plaisir de demander à notre constructeur de wagons en chef de vous donner tous les renseignements possibles sur le sujet aussitôt que possible.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Est-ce que votre compagnie exploite un service de marchandises aux endroits de la Nouvelle-Ecosse, disons, Mulgrave?—R. Non, naturellement pas de Mulgrave. Nous avons effectivement essayé d'effectuer un arrangement de cette nature entre St-Jean et Montréal.

Q. J'ai compris que vous aviez fait allusion à Mulgrave au cours de vos remarques il y a quelque temps, et je n'ai pas compris à quoi vous faisiez alors allusion?—R. Tous les voyageurs et toutes les marchandises entre Mulgrave et Montréal sont transportés directement par l'Intercolonial. Mais nous nous sommes effectivement efforcés d'établir un service de marchandises par trains rapides entre Saint-Jean et Montréal pour le commerce du poisson, mais il n'a pas été essayé. On l'a malheureusement inauguré à la fin de la saison, et les gens n'ont pas profité du wagon que nous mettions de côté pour eux chaque semaine, et la saison s'est terminée avant que nous l'ayons essayé.

Q. Pouvez-vous exploiter un service de marchandises par trains rapides sur votre ligne du Dominion Atlantic, en concurrence avec l'Intercolonial?—R. Cette ligne transporte actuellement une grande quantité de poisson; on le transporte maintenant; et on en transporte une grande quantité entre Yarmouth et Saint-Jean, et entre Digby et Saint-Jean.

Q. Mais transportez-vous du poisson entre Halifax et Digby sur le chemin de fer Dominion-Atlantic?—R. Il est fort probable que cette route sera ouverte pour ce commerce l'un de ces jours.

Par M. Loggie:

Q. Vous exploitez réellement un service de marchandises par trains rapides entre Fredericton et Boston?—R. Notre parcours y est très court, il n'y a qu'environ 68 milles de Fredericton à Vanceboro.

Q. Je vais vous indiquer une chose qui améliorerait ce service: s'il était possible de charger les wagons de glace et de sel en route à Bangor ou à Portland, non pas à Vanceboro?—R. Il y a des facilités pour le chargement de la glace tout le long de la ligne.

Q. Mais personne ne s'occupe des petites consignations de marchandises. Bien que le wagon soit complètement chargé, ce chargement est composé de petites consignations pour lesquelles personne n'est responsable, à moins que le chemin de fer lui-

[H. E. Macdonell.]

même ne s'en occupe. Quelquefois, les marchandises n'arrivent pas en très bon état. (Pas de réponse.)

Le PRÉSIDENT: Si personne n'a d'autres questions à poser, nous allons considérer ce témoin comme étant renvoyé.

Le témoin est renvoyé.

Le PRÉSIDENT: A le demande de M. Sinclair, j'ai écrit à M. Masters, de la *Yarmouth Steamship Co.*, de Boston, pour lui demander s'il rendrait témoignage devant le comité, vu qu'il est hors de notre juridiction et qu'il n'est pas un témoin "qu'on peut forcer à comparaître". Il a répondu disant qu'il partait pour le sud dans une journée ou deux—sa lettre est datée du 8 courant—et qu'il ne reviendrait pas avant le commencement d'avril, époque à laquelle il serait à la disposition du comité si celui-ci désirait entendre son témoignage. A propos de la demande de M. Loggie, en ce qui concerne l'opinion d'un constructeur de wagons en chef sur le sujet de la sous-division d'un wagon à messageries, afin qu'une extrémité puisse être refroidie pour le transport du poisson, je peux dire que j'ai compris de M. Stout qu'il obtiendrait un rapport pour le soumettre au comité. Au cas où il ne l'obtiendrait pas, M. Found ou le secrétaire lui écrira. A tout événement, on obtiendra le renseignement et il fera partie du dossier.

Le comité s'ajourne.

[H. E. Macdonell.]

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE DES COMITÉS N° 301,

LUNDI, 20 mars 1916.

La séance du Comité s'est ouverte à onze heures du matin sous la présidence de M. Jameson, président.

M. MOÏSE LAPOINTE, appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Vous demeurez à Ottawa, M. Lapointe?—R. Oui.

Q. Vous vous intéressez au commerce du poisson?—R. Oui.

Q. Depuis quand?—R. Vingt-deux ans.

Q. Je suppose que vous tenez du poisson frais et gelé aussi bien que du poisson fumé et légèrement traité?—R. Poisson de tous les genres, volailles et gibier.

Q. Recevez-vous de l'Atlantique une partie de votre poisson?—R. Oui, nous le recevons d'un peu partout.

Q. Comment vous arrive-t-il de l'est?—R. De quelle espèce parlez-vous?

Q. Du poisson frais?—R. Flétan et saumon?

Q. Vous n'en recevez pas beaucoup de l'Atlantique n'est-ce pas?—R. Non; je reçois de l'aigrefin, de la morue——

Q. Vous recevez de l'aigrefin, de la morue, du flétan et d'autres poissons frais Comment le recevez-vous?—R. Par messageries, l'été.

Q. Trouvez-vous qu'il arrive en bon état?—R. Oui; cela manque parfois de glace.

Q. Le recevez-vous directement des Provinces maritimes, ou l'achetez-vous à Montréal?—R. Nous l'avons directement la plupart du temps.

Q. Puis on vous en enverra parfois de Montréal?—R. Oui.

Q. Par messageries?—R. Oui.

Q. Et le tarif messager Montréal-Ottawa est de?—R. Soixante-quinze centins.

Q. Livrez-vous du poisson à votre clientèle à Ottawa?—R. Oui.

Q. Quel est le poids moyen de chaque livraison à domicile?—R. Environ trois livres.

Q. Combien vous coûte la livraison de chaque colis?—R. Cinq centins environ, de quatre et demi à cinq centins.

Q. Le livrez-vous par voitures?—R. Oui.

Par M. Kyte:

Q. Vous dites que la livraison de trois livres vous coûte de 4½ à 5 centins?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Dites-vous cela d'après la supputation des frais de votre commerce, ou cette proportion est-elle applicable à tous les colis de vos lignes de commerce?—R. C'est applicable à tous les colis, à peu près.

Par M. Kyte:

Q. Pour chaque commande particulière?—R. Oui, c'est ainsi qu'on le calcule; naturellement certains colis exigent plus de temps que d'autres.

Par le Président:

Q. Je suppose que la plupart de vos commandes viennent par téléphone?—R. Oui.

Q. Vendez-vous du poisson à cœur d'année?—R. Oui.

Q. Quels sont les jours de plus grande demande, ou encore la demande est-elle visiblement plus forte en certains jours?—R. La plus forte demande se produit les jeudis et vendredis.

Q. Constatez-vous que le commerce poissonnier augmente?—R. Oui.

Q. Y a-t-il ici bonne demande pour le poisson traité, comme la morue salée?—R. Oui, la demande est assez forte en morue, désossée, hachée et salée.

Par M. Hughes (King's, I.P.-E.):

Q. Savez-vous s'il y a demande en poisson salé ou traité?—R. Oui, elle augmente.

Q. J'ai cherché et n'ai pu trouver de hareng salé et fumé à Ottawa?—R. Quelle sorte voulez-vous dire?

Q. Du hareng salé et fumé?—R. Les harengs sont très rares à l'heure actuelle et depuis quelque temps, à cause du prix. Je me souviens qu'il y a des années le plus que vous pouviez trouver à Ottawa en hareng salé était une ou deux vagonnées, mais à prendre tous les commerçants nous vendons de cinq à six vagonnées.

Q. En caques?—R. Oui et en demi-caques. Naturellement une bonne partie de cet approvisionnement est expédiée aux petites villes des environs, Arnprior, et Almonte.

Q. Où les prenez-vous?—R. En majeure partie à Halifax.

Q. Ce que vous avez ici semble être de qualité bien inférieure par comparaison avec ce que nous avons dans les Provinces maritimes.—R. Je crois que vous trouverez que les harengs ont été assez bons cette année.

Q. Non, ils étaient inférieurs.—R. Bien, nous les avons cru bons, à moins que vous ne gardiez les meilleurs chez vous.

Par le Président:

Q. Savez-vous où le Château-Laurier s'approvisionne?—R. Chez nous; il importe aussi quelque peu des Etats-Unis.

Q. Le Château a-t-il sur place une glacière convenable?—R. Oui, l'aménagement est très bon.

Q. Alors, tout poisson servi vieux devait être vieux dès l'achat?—R. Je ne crois pas qu'il achète beaucoup de poisson vieilli car nous avons grand soin du poisson que nous lui envoyons. Il ne discute pas le prix, mais il exige le meilleur produit possible.

Q. Un député aux Communes m'a dit l'autre jour que nous devrions assigner le gérant du Château-Laurier et lui demander pourquoi il n'achète pas de bon poisson; car le député avait eu du poisson atlantique bien vieilli?—R. Le Château achète actuellement de la morue, de l'aigrefin et du flétan et paye le plus haut prix.

Q. Importez-vous du poisson des Etats-Unis?—R. Pas beaucoup, mais un peu.

Q. Quelle sorte?—R. Alose, aigrefin, morue et un peu de flétan.

Q. En certaines saisons seulement?—R. Oui, mais nous en avons parfois dans toutes les saisons.

Q. Cela arrive, je suppose, lorsque le poisson canadien manque?—R. Oui; et d'autre part prenez le poisson de Portland: On l'expédie le soir et nous le recevons le lendemain midi, et ce poisson—j'ignore comment cela se fait—est plus ferme et plus gras; et nous avons une classe de clients qui exigent ces qualités.

[Moïse Lapointe.]

Par M. Kyte:

Q. Je suppose qu'il arrive en meilleur état que le poisson des Provinces maritimes?—R. Oui, et le poisson semble être aussi meilleur, plus plein, j'ignore pourquoi. Nous avons reçu la semaine dernière des aigrefins de Portland qui pesaient douze ou treize livres une fois vidés et apprêtés.

Par le Président:

Q. Un témoin a dit ici que dans le transport entre les Provinces maritimes et un marché central comme Montréal ou Ottawa, le poisson perdait de dix à quinze pour 100 de son poids si le wagon qui le contient n'est pas convenablement englacé, et de plus qu'il s'engluait et se détériorait?—R. Je ne crois pas qu'il y ait quinze pour 100.

Q. On a pourtant prétendu qu'il y avait déperdition de quinze pour cent entre le débarquement du bateau et l'arrivée à Montréal.—R. Je ne crois pas que les Montréalais perdent quelque chose, monsieur le président; ils ré-expédient au poids original.

Q. Et la déperdition est subie par le détailleur?—R. Oui.

Q. Et le consommateur, car le détailleur est obligé de compenser la déperdition qu'il paye?—R. Oui, mais nous ne donnons pas grand'chose à la déperdition.

Q. Mais vous ne calculez pas à perte?—R. Non.

Q. Je suppose qu'il y a perte dans un étal de détail en manutention du poisson?—R. Oui et il y en a beaucoup dans le dépeçage. Nous rejetons beaucoup. Nous trouvons parfois dans le flétan de la Colombie-Britannique ce qu'on appelle un poisson dégelant. Il a l'apparence d'un bon poisson, mais le dépeçage le rend gluant et mou et il faut tout jeter. J'ai vu parfois rejeter de 80 à 90 livres dans une caisse de poisson.

Q. Quelle est la déperdition du poisson dans un magasin de détail bien aménagé?—R. Je crois pouvoir dire 10 pour 100 à certaines saisons de l'année, si l'on est bien soigneux; il ne devrait pas y avoir de perte d'hiver sauf dans le dépeçage.

Q. Vous rejetez toujours une certaine quantité de poisson parce qu'il se gâte avant que vous puissiez le livrer au consommateur?—R. Je vous dirai que le poisson nous arrive parfois bien aplati. Il nous faut vendre ce poisson au rabais.

Q. Le mode actuel de transport du poisson n'est pas satisfaisant, n'est-ce pas?—R. On pourrait l'améliorer de beaucoup.

Q. Et comment, à votre avis?—R. En encaissant le poisson dans la glace, et en tenant l'approvisionnement de glace à point en prenant de la glace en route, ou encore en ayant un compartiment frigorifique dans le fourgon aux messageries.

Q. Avez-vous cette année reçu du poisson expédié par grande vitesse en fourgon frigorifique?—R. Non, monsieur le président.

Q. Avez-vous suffisamment étudié la question pour dire si dans votre opinion cela élaguerait la difficulté qui entrave l'arrivée en bon état du poisson ici?—R. Ottawa ne s'en trouverait pas beaucoup affecté, car il n'y a pas ici le volume d'affaires qui pourrait compenser l'aménagement d'un fourgon.

Q. Pouvez-vous nous dire quelle est la quantité de poisson vendue ici par les principaux détailleurs chaque semaine?—R. C'est très difficile à dire.

Q. Vous ne pourriez pas donner un chiffre précis?—R. Non, je ne saurais dire combien il s'en vend. Plusieurs bouchers et épiciers achètent directement leur poisson.

Q. Les détailleurs sont-ils convenablement aménagés pour la conservation du poisson? Ont-ils des glacières?—R. Parlez-vous des poissonniers?

Q. Oui.—R. Oui; car dès que nous recevons du poisson l'été, on le lave et on le réencaisse dans la glace; puis on le relève avant la vente,—le poisson est donc toujours sur la glace.

Q. On le tient sur la glace? N'est-il pas gardé dans une glacière?—R. D'aucuns se contentant, sur arrivée du poisson, de mettre un peu de glace sur les arêtes, et de placer le tout dans une chambre fraîche. Nous prétendons que si le poisson est sorti, lavé et reglacé, puis encaissé dans des boîtes convenables et couvert de glace, il est bien supérieur.

[Moïse Lapointe.]

Q. Croyez-vous qu'on puisse donner une accrue de popularité au poisson comme aliment?—R. Je vous dirai au sujet du commerce poissonnier, qu'il nous faut tenir compte de la ménagère ordinaire.

Q. Elle ignore comment cuire le poisson?—R. Non seulement cela—je connais le commerce poissonnier du commencement à la fin. J'ai débuté par la livraison des paquets, aidant à mon père en dehors de mes heures de classe. J'entrais souvent dans une maison avec un paquet de poisson, et la cuisinière le regardait en jurant, disant: "Voilà encore ce maudit poisson!" Je sais même des cas où le poisson était sciemment gâté dans la cuisson parce qu'on ne voulait pas l'avoir dans la maison—cela empestait la cuisine. Je crois que c'est là le plus gros empêchement du commerce poissonnier. Les domestiques n'aiment pas à arranger le poisson. Elles n'aiment pas à l'apprêter et à le cuire.

Q. En d'autres termes, elles ne comprennent pas le traitement du poisson?—R. Elles ne le comprennent pas; tout ce qu'elles voient est la besogne que ça leur donne.

Q. Le poisson que vous livrez au ménage moyen, à Ottawa, est déjà prêt à la cuisson, je suppose?—R. Non. Nous sommes trop occupés le vendredi pour préparer le poisson, car notre commerce est si actif que nous avons une foule de gens à servir dans la boutique en même temps que par les deux téléphones qui marchent constamment.

Q. Je suppose que l'objection des gens à manger du poisson est que cela prend plus d'apprêt que la viande?—R. Nous avons souvent averti le public qui désirait faire apprêter le poisson de nous donner les commandes le jeudi. Nous le préparons en tout temps, en filet, en écorché, nettoyé, au gré du client.

Par M. Hughes (King, I. P.-E.):

Q. Recevez-vous beaucoup de commandes de cette nature?—R. Oui, quelques-unes. Mais je crois, pour ma part, prenons comme exemple un aigrefin, que si vous le préparez en filet, écorché et mis en paquet, vous n'aurez pas tout l'arôme du poisson, à moins que la livraison ne soit très rapide. Le commerce n'est pas un commerce de haute qualité avec la plupart des clients d'Ottawa; c'est un commerce très ordinaire. On achète du poisson, on fait un bouillon de la tête, et l'on fait bouillir tout le reste. Quel que soit le poisson, si vous le nettoyez et si vous le livrez plus d'une demi-heure après, le papier d'emballage lui aura enlevé la moitié de son fumet.

Q. C'est là l'empêchement dans l'apprêt du poisson?—R. Oui. Je crois que le gouvernement a pris une bonne attitude dans la publication des plaquettes qu'il a imprimées et distribuées. Comme le disait le président il y a quelques instants la majorité des gens ne savent pas comment apprêter le poisson. Je crois que c'est là la raison principale du manque de popularité du poisson. On prendra un morceau d'aigrefin, on le placera dans la poêle, puis on se contentera d'attendre qu'il soit rôti à sec d'un travers à l'autre. Puis on le servira, et des parties seront comme du cuir. Ces mêmes personnes iront manger du poisson dans un hôtel ou dans un endroit de ce genre, puis arriveront chez nous en nous disant: "Pourquoi ne pouvez-vous pas avoir du poisson comme celui que nous avons eu à Montréal, Toronto, ou Halifax"? Ils sont tout simplement allées dans des endroits où l'on savait apprêter et assaisonner le poisson.

Q. Connaissez-vous assez la cuisine pour juger du livre de cuisine publié par le Gouvernement?—R. J'en ai lu une bonne partie, et cela est très raisonnable. J'ai moi-même apprêté et cuit du poisson, et je sais qu'en laissant sécher un morceau pendant la cuisson vous lui enlevez tout son goût.

Q. Mais je comprends que plusieurs chefs des principaux hôtels ont condamné ce livre de cuisine, et que le gouvernement l'a retiré de la circulation?—R. Je ne crois pas qu'ils soient portés à le suivre, car chacun a sa manière de cuisiner.

Le Président: Est-il vrai, monsieur Found, que le gouvernement a retiré cette plaquette de la circulation?

M. Found: Oh, non!

[Moïse Lapointe.]

ANNEXE No 3

Par M. Loggie:

Q. Vos clients savent-ils comment préparer le poisson avant de le cuire après l'avoir reçu de vous?—R. Non, pour la plupart.

Q. C'est un procédé fort simple que de le placer dans de l'eau glacée?—R. Oui, de l'eau glacée.

Q. Ne croyez-vous pas que le fait de laisser le poisson se chauffer dans la cuisine au lieu de le placer dans de l'eau glacée avant de le cuire, provoque une assez forte détérioration dans la cuisson?—R. Oui, parce que le fumet s'évapore. Si vous le placez dans l'eau froide, le gel part vivement.

Q. Ne serait-il pas bon que le marchand imprimât ce conseil sur son papier parchemin? Je sais que cela ne s'appliquerait qu'à l'hiver et cela ne coûterait pas cher?—R. Oui.

Q. Mon expérience m'enseigne que le poisson gelé et bien apprêté est presque aussi bon que tout frais. C'est comme la viande gelée. Si vous le laissez dégeler dans la cuisine, le fumet en sera affecté—R. Certains clients demandent de l'aigrefin gelé de préférence au frais, mais je ne le préférerais pas.

Q. Ces personnes savent évidemment comment l'apprêter, alors?—R. Oui. Très souvent les gens obtiennent du poisson gelé puis le placent dans l'eau tiède; ils ne savent rien de mieux. D'autres font couler de l'eau chaude dessus.

Q. Le témoin parlait de hareng il y a un instant. Je lui demanderai s'il y a quelque peu de détail sur le marché local pour le hareng écossais?—R. Je n'en ai pas vu. Nous recevions jadis le vrai hareng écossais, le Loch Fyne; on donna à la convention de l'association des pêcheries à Montréal lecture d'un travail sur ce sujet. Le gouvernement s'occupe de la question et s'arrange pour envoyer des inspecteurs qui enseigneront comment produire un hareng qui sera presque l'égal du saumon écossais. La demande augmente pour ces harengs au pays.

Q. En avez-vous déjà vendu?—R. Oui, beaucoup.

Q. Savez-vous comment on le prépare à l'alimentation?—R. Nous en vendons beaucoup aux juifs, qui le marinent.

Q. Ils ne le cuisent pas?—R. Non, ils le marinent.

Q. Est-il propre à la cuisine, je veux dire est-il désirable?—R. Certainement. Ils marinent la majeure partie de leur poisson; ils le hachent et le marinent.

Q. J'ai appris cela l'autre jour. D'aucuns le mangent cru, même sans marinage? —R. Je ne les ai jamais vus le manger cru.

Q. Un marchand russe me disait cela l'autre jour. Il m'en a montré une demi caque, et le poisson avait surement cette apparence?—R. Je parlais de poisson en général. D'aucuns mangent le hareng salé cru, comme les sardines salées qu'on reçoit en baril; on les lave un peu, puis on les mange avec du pain et du beurre.

Q. Il n'y a pas grande demande pour le hareng écossais fumé cuit comme le hareng frais?—R. Je crois qu'elle existerait si l'éducation des gens était faite, car c'est un meilleur hareng. Il y a plus d'arôme; on y trouve souvent les œufs, qui sont excellents.

Par M. Hughes (King's, I.P.-E.):

Q. Jugez-vous vraiment que le hareng de Loch Fyne est meilleur que le hareng fumé de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, monsieur.

Q. Je n'ai jamais eu de hareng de Loch Fyne que je pusse manger.—R. Si l'on voyage beaucoup, la première chose qu'on verra sur le menu de l'hôtel est du hareng de Loch Fyne. Comme je le disais tout à l'heure, les gens des Provinces maritimes gardent probablement leur meilleur hareng pour eux-mêmes.

Le Président: Il y a assez de hareng pour tous.

[Moïse Lapointe.]

Par M. Loggie:

Q. Le commerce avec les Provinces maritimes a-t-il augmenté au cours des quelques années dernières, a-t-on fait venir moins de poisson frais de Portland et de Boston?—R. Oui, j'ai constaté l'augmentation. Tout le poisson venait de Portland avant mon temps.

Q. Mais depuis dix ans?—R. Il y a moins d'aigrefin venant de Portland qu'à cette époque.

Q. Et aussi moins de morue?—R. Oui. La venue régulière à Montréal d'un wagon—ce qui réduit les prix—et la diminution des frais de messageries explique les conditions nouvelles.

Q. La réduction du tiers dans les frais de messageries a contribué quelque peu à produire ce résultat?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Votre commerce poissonnier a-t-il augmenté au cours des derniers cinq ans?—R. Je crois que oui, pas beaucoup, mais un peu. Il y plus de commerçants qu'anciennement.

Q. Il y a eu augmentation dans la consommation du poisson de prise canadienne?—R. Oui.

Le témoin est renvoyé.

Le Président: Monsieur Found, M. Copp vous a posé une question tout à l'heure, ou il l'a posée au témoin, au sujet de la plaquette "Le poisson et comment sa cuisson", publiée par votre ministère. Il semblait croire qu'on avait critiqué ce travail. Voulez-vous nous dire ce que vous en savez?

M. Found: Autant que je sache nous n'avons reçu aucune critique des hôtels ou d'ailleurs, sauf du sous-chef de cuisine que nous employions au restaurent de l'exposition de Toronto l'an dernier, qui nous écrivit quelques mois après la fermeture du restaurant; et la lettre venait d'une adresse privée de Montréal. Elle était accompagnée d'une offre de préparer un nouveau répertoire de recettes. Afin de lui tirer les vers du nez, je lui demandai à quel prix il était prêt à préparer ces recettes nouvelles, et je crois qu'il exigea mille dollars. En d'autres termes, il était bien évident que le mal ne venait pas du livre, mais plutôt du fait que ce particulier voulait quelque chose à faire. Nous n'avons pas reçu de critique, mais d'autre part de nombreuses félicitations nous sont arrivées.

M. Copp: Je comprends qu'il y avait eu quelque critique. J'avais entendu plusieurs femmes de ma région qui avaient reçu la plaquette et qui en critiquaient les suggestions. J'avais entendu dire que le livre avait été retiré de la circulation.

M. Found: Au contraire, on nous a demandé une édition supplémentaire en plusieurs endroits. J'ajouterai aussi que plusieurs personnes auxquelles on avait adressé la plaquette pour la distribuer en ont demandé d'autres. La difficulté est de satisfaire à la demande.

M. Hughes (King's): La difficulté que je trouve dans les restaurants et hôtels ordinaires quant au poisson salé est qu'il n'est pas assez trempé; le sel n'est pas enlevé. Les gens ne savent pas comment dessaler. Parle-t-on de cela dans la plaquette? Règle générale, le poisson est servi si salé qu'il est inmangeable.

M. Found: J'ignore si cette critique lui a été appliquée. Mais il y a des recettes pour la préparation du poisson salé.

M. Hughes (King's): J'ai de temps à autre pris mes repas au club Rideau, et le poisson y était délicieux, parce qu'il était bien apprêté.

Le Président: La personne qui vous a écrit était l'employé de votre ministère à l'exposition de Toronto?

M. Found: Oui.

[Moïse Lapointe.]

ANNEXE No 3

M. J. Lambert Payne, appelé, assermenté, interrogé.

Par le Président:

Q. Vous êtes au service du ministère fédéral des chemins de fer?—R. Oui.

Q. Quelles sont vos fonctions officielles?—R. Contrôleur des statistiques.

Q. Pouvez-vous dire au Comité quelles ont été les recettes des compagnies de messageries au cours des dernières années?—R. Oui, pour les cinq dernières années, c'est-à-dire la période complète de tout renseignement statistique touchant le Canada. Il n'existait pas de données sur les affaires des compagnies de messageries du Canada avant 1911, mais dès cette année-là on inaugurait un régime statistique étendu aux messageries, régime identique à celui de la "Commission de commerce entre Etats", de Washington. Le nombre des compagnies embrasse les compagnies américaines aussi bien que les compagnies canadiennes, et l'on a cru qu'il vaudrait mieux avoir un système uniforme des deux côtés de la frontière, et nous avons virtuellement adopté la tabulation de la Commission de commerce entre Etats, parce qu'elle était plus ancienne. Vous avez demandé les recettes des compagnies de messageries. Voulez-vous les recettes brutes ou nettes?

Q. Vous pourriez nous donner les deux, brutes et nettes?—R. Je vous donnerai d'abord les recettes brutes et vous expliquerai comment elles ont été obtenues. En 1911, les recette brutes, comme vous les appelez, de toutes les compagnies de messageries faisant affaires au Canada, ont été de:—

	$ 9,913,018 31
1912	10,994,418 10
1913 (encore plus fortes)	12,827,478 96
1914 (diminution légère)	12,646,451 99
1915 (finissant le 30 juin 1915, réduction)	11,311,797 20

Par M. Stewart (Lunenberg):

Q. Ce sont les recettes canadiennes?—R. Ce sont les recettes des messageries canadiennes et américaines toutes prises dans le Canada. Il y naturellement une légère répartition arbitraire des recettes faites au Canada qu'il serait difficile d'appliquer à tout autre régime. Si vous expédiez un colis d'Ottawa à New-York, avec encaissement à New-York, il sera probablement fautif d'attribuer la recette entière aux Etats-Unis. Puis il y a deux déductions à faire des recettes brutes pour trouver les recettes nettes d'exploitation. La première comporte les frais de fonctionnement puis il reste les privilèges de messageries. Les frais de fonctionnement sont faciles à comprendre; ils représentent le coût de l'exploitation. Les privilèges de messageries représentent les sommes payées par les compagnies de messageries aux autres voituriers qui transportent les messageries. Au Canada, cela signifie virtuellement un paiement d'argent fait par la compagnie de messageries à la compagnie "propriétaire", laquelle est la compagnie de chemin de fer. Toutes les compagnies canadiennes de messageries sont propriétés des chemins de fer canadiens; mais il n'en est pas ainsi aux Etats-Unis. Je ne connais pas une seule compagnie de messageries de quelqu'importance qui appartienne, aux Etats-Unis, aux chemins de fer, mais au Canada toutes les messageries appartiennent aux chemins de fer. La *Dominion Express* appartient au Pacifique-Canadien; la *Canadian Express* appartient au Grand-Tronc; la *British-American Express* appartient à l'*Algoma Railway Co.*—c'est une petite compagnie—, puis la *Canadian Northern Express* appartient au Canadian-Northern.

Q. Le Canadian-Northern n'a pas de nom particulier pour sa compagnie de messageries?—R. Non. On l'appelle la *Canadian-Northern Express Co.* Nous n'avons que ces quatre compagnies, la *Dominion*, la *Canadian*, la *British-American* et la *Canadian-Northern* fonctionnant au Canada. L'ordre dans lequel je les nomme n'est pas leur ordre d'importance. Or, en 1911, avec des recettes brutes de $10,000,000 en

[J. L. Payne.]

chiffres ronds, les frais d'exploitation de ces compagnies ont été de $4,451,227.91, et les privilèges de messageries ont été un peu ce chiffre, soit $4,553,861.43. Mais avec ces deux déductions, dont l'une est presque complètement arbitraire, vous pouvez comprendre que les frais d'exploitation de messageries sont définis, car ils dépendent des frais de fonctionnement imputés aux messageries, mais les privilèges de messageries constituent une somme purement arbitraire convenue entre le chemin de fer et les messageries; c'est une question en grande partie domestique.

Par M. Loggie:

Q. C'est environ la moitié des recettes brutes?—R. A peu près 46 pour 100 pour cette année-là. J'ai fait le calcul et je crois que c'est 46 ou 47 pour 100. Mais cela monte toujours.

Q. Quelle serait la proportion des frais d'exploitation?—R. Ces frais sont aux environs de 42 pour 100.

Q. Ceci leur donnerait alors un profit net d'environ 12 pour 100?—R. J'ai tous ces calculs ici même. En 1911, les frais d'exploitation étaient de 41·9 pour 100 et les privilèges de messageries de 45·9.

Par M. Kyte:

Q. Vous avez compris dans vos frais d'exploitation toutes les charges possibles du fonctionnement, salaires et toute chose de cette nature?—R. Absolument tout, y compris le messager dans le wagon de messageries et les agents. Les "privilèges" ne comprenaient que les frais de fonctionnement du chemin de fer. Depuis 1911, et pour chaque année subséquente à venir jusqu'à l'année dernière, il y a eu augmentation régulière des frais de fonctionnement, ainsi qu'une augmentation régulière des privilèges de messageries, de sorte que si le revenu net de 1911 était de 12·2 pour 100, il atteignait l'an dernier tout juste les six-dixièmes d'un pour cent. Le net a toujours diminué depuis 1911; la proportion de ces deux item dans les recettes brutes était de 87·8 en 1911; 88·9 en 1912; 94·2 en 1913, 96·6 en 1914 et 99·4 en 1915.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. L'augmentation des frais d'exploitation et des privilèges a-t-elle été raisonnablement égale?—R. Les augmentations ont monté assez uniformément.

Q. Et la même chose s'applique-t-elle aux différents chemins de fer et aux différentes compagnies de messageries?—R. Apparemment.

Q. C'est à peu près la même chose?—R. A peu près; elles ont toutes augmenté en apparence, bien que je crois l'augmentation de la *Dominion Express* plus forte; cette compagnie a accusé la plus forte diminution dans les recettes nettes. C'est la moyenne de toutes les compagnies. Je dis en toute franchise que c'est stupéfiant.

Par M. Kyte:

Q. Elles n'ont eu aucun profit d'après vos chiffres?—R. Elles ont éliminé leurs profits, qui étaient en 1911 de $1,207,929, pour tomber à $68,668 l'an dernier. C'est-à-dire qu'ils étaient réduits à ce point sur la base de recette nette d'exploitation. Elles faisaient un commerce excessivement profitable jusqu'en 1913, à première vue, puis, pour des raisons que j'aimerais beaucoup connaître——

Q. Le lancement du service des colis postaux aurait-il eu quelque portée sur la situation?—R. Ce service ne date que de l'an dernier, monsieur Kyte, et j'ai fait des recherches soigneuses pour établir jusqu'à quel point le service des colis postaux a pu réduire les recettes brutes ou nettes des messageries; et les compagnies de messageries, qui tâtent sûrement le pouls du colis postal, croient que cela leur a enlevé 10 pour 100 de leurs affaires. Mais ce n'était que pour la première année, ou plutôt pour les

[J. L. Payne.]

premiers neuf mois du service des colis postaux. Puis le renseignement qui m'arriva de source officielle disait qu'en grande partie les compagnies de messageries avait recouvré la plus forte part de ce service. Ainsi à Toronto la maison Eaton avait complètement adopté le colis postal, mais après six mois de desserte, elle reprenait les messageries. L'élimination ou la réduction des profits dans les messageries est tout à fait inexplicable,—et je voudrais parler ici en toute sécurité. Je ne puis rien voir du tout, dans la situation, qui explique une réduction des recettes de messeageries, à moins que ce ne soit ce que je ne puis que difficilement croire: mauvaise administration quant au contrôl des déboursés; car alors que les recettes brutes diminuaient les frais montaient violemment.

Par M. Hughes (King's, I. P.-E.):

Q. Cela viendrait-il de l'expansion arbitraire du privilège de messageries?—R. Ceci est tout à fait arbitraire, monsieur Hughes. Elles peuvent accorder ce qu'elles veulent au chemin de fer.

Q. L'augmentation des privilèges expliquerait-elle la diminution des profits?—R. En partie.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Vous me laissez croire que ces chiffres ne sont pas véridiques, comparés aux chiffres d'il y a cinq ans?—R. Ce serait accepter une grande responsabilité que d'insinuer une chose semblable, mais——

Q. Vous ne désirez pas créer cette impression, mais vous me l'avez sûrement donnée.—R. Bien, je pourrais dire que je la partage et que je n'ai pas réussi parfaitement à la cacher. Je suis d'avis que les compagnies de messageries ont augmenté leurs frais de fonctionnement et leurs privilèges de messageries alors qu'eu égard à une diminution des recettes elles auraient dû les diminuer.

M. FOUND: Avez-vous comparé les compagnies *Dominion Express* et *Canadian Express*?

Le TÉMOIN: Oui, et autant que je puis voir, elles sont sur le même pied.

Par le Président:

Q. Vous avez donné au Comité les recettes brutes, les recettes nettes et les déboursés de toutes les compagnies. Voulez-vous maintenant nous donner les chiffres pour chaque compagnie respectivement?—R. Ce serait plutôt compliqué à mettre en chiffres et vous le faire écouter. Il serait plus satisfaisant, monsieur le président, de vous préparer un mémoire contenant les faits; vous pourriez les suivre en tout temps.

Q. Vous rédigerez ce mémoire, qui sera annexé comme pièce signée à votre déposition?—R. J'ai comparé cinq années d'affaires, et ce que j'ai dit se rapporte à ces cinq années, alors que les chiffres que j'ai ici ne touchent qu'une année pour chaque compagnie respectivement et n'établit pas la comparaison que vous demandez. Il me faudrait consulter d'autres rapports que je n'ai pas avec moi et y prendre les chiffres qui intéressent chacune de ces compagniges en particulier. Je n'ai ici que les chiffres de 1915, et cela élague toute faculté de comparaison.

Q. Voudrez-vous soumettre les chiffres voulus au Comité?—R. Oui, je vous les enverrai immédiatement.

Q. Quelles ont été les recettes nettes des compagnies, d'après les chiffres que vous possédez?—R. La *Dominion* accuse une perte de $226,075, alors qu'elle avait sept ou huit cent mille dollars de profit il y a trois ans.

Q. C'est la *Dominion Express Company*?—R. Oui, monsieur.

Q. Je désire vous lire une partie du témoignage de M. W. S. Stout, président de la *Dominion Express Company*?—Président et gérant général de la compagnie.

[J. L. Payne.]

Q. Page 108 de la preuve imprimée, je demandais à M. Stout (lisant):

Q. Votre compagnie est-elle intéressée à augmenter la quantité (de poisson) qu'elle transporte?—R. Oui, mais je voudrais expliquer ceci sans que la chose aille au dossier.

Q. Est-ce une catégorie désirable de messageries?—R. La *Dominion Express* a perdu en 1914 $136,571 dans ses transports, c'est donc dire que les revenus de ce chef n'ont pas payé les frais d'affaires jusqu'à concurrence de cette somme. Je désire attirer votre attention sur le fait que cela était avant la guerre. La compagnie a perdu $365,259 en 1915.

R. Oui. M. Stout fait ressortir ici le point de vue de transport. Ces compagnies de messageries font aussi de grosses affaires, en papier de commerce, qui se chiffrent à des centaines de millions de dollars par année, et sur lesquelles elles reçoivent une commission; et lorsque les profits de ce négoce sont déduits des pertes de transport, le déficit de la Dominion pour l'année dernière tombe à $226,000. Puis elle eut d'autres revenus qui réduisirent son déficit net à $158,000.

Par M. Loggie:

Q. Etait-ce en 1914?—R. Non, en 1915, monsieur Loggie.

Q. Quels sont les chiffres de 1914?—R. Je ne les ai pas ici. J'ai discuté ceci le plus soigneusement possible avec M. Stout. Je lui ai parlé fréquemment l'an dernier ainsi qu'au vérificateur de la compagnie quant aux chiffres de 1914.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Vous dites qu'en tenant compte de cela le déficit dépasse encore $150,000?—R. $158,000. L'année commence avec une perte de $226,000 et finit avec une perte.

Q. $365,259, n'est-ce pas?—R. J'ignore où elle prend ces chiffres, pas dans son rapport, assurément. Pardon, c'est dans le transport. Oui, il en a pu être ainsi. Je le crois. Je puis tout simplement dire au comité que ces chiffres me semblent stupéfiants et inexplicables.

Q. Sauf par l'explication à laquelle vous songez et que vous ne voulez pas affirmer?—R. Je n'y songe pas. J'ignore ce qui est arrivé à ces compagnies de messageries pour leur causer une si grande perte de profits ou d'affaires.

Par M. McKenzie:

Q. Et quant au volume d'affaires?—R. Ce volume d'affaires n'a pas diminué de beaucoup, monsieur McKenzie. Si nous pouvions trouver une forte diminution d'affaires nous pourrions trouver incessamment l'explication; mais remarquez que la diminution des recettes a été de douze à onze millions—la différence entre $12,646,000 et $11,311,000—la différence entre 1914 et 1915. L'écart dans les recettes brutes de l'année précédente (1913) se voyait simplement entre $12,827,000 et $12,646,000 en 1914.

M. FOUND: Avez-vous sur vous la somme des pertes encourues par les compagnies *Dominion* et *Canadian*?

Le TÉMOIN: Je les ai.

M. FOUND: Prenons 1913. Les taux étaient réduits cette année-là. Quelles ont été les recettes de la *Dominion Express* dans cette période?

Le TÉMOIN: Je n'ai pas les chiffres de 1913. Je ne puis vous donner de chiffres que pour 1915. Autant qu'il s'agit de la *Canadian Express,* les recettes nettes d'exploitation ont été de $77,752 contre une perte de $226,000 pour la *Dominion Express.*

M. FOUND: Ce à quoi je pensais, lorsque vous parliez tout à l'heure des pertes, c'était qu'en 1913 et antérieurement, et même plus tard—mais je ne parle que de cette année-là—vous trouverez que la meilleure proportion des recettes de la *Dominion*

[J. L. Payne.]

Express venait de l'Ouest. A cette époque la situation d'affaires était au mieux. Il n'y avait qu'un chemin de fer, qui probablement ne pouvait pas transporter tout le trafic qu'on lui offrait, et en conséquence une forte quantité d'expéditions passèrent par les messageries; en conséquence, la compagnie de messageries dut s'établir une colossale organisation. Il y a maintenant trois chemins de fer et trois compagnies de messageries faisant affaires dans l'Ouest, et la *Dominion Express* a sans doute un fort organisme et un fort outillage sur les bras et en conséquence un plus petit volume d'affaires. Mais je ne saurais comprendre comment la *Canadian Express* se trouve dans la même situation.

Le TÉMOIN: Si cette explication comprend toute la situation, vous trouverez donc une diminution des recettes brutes dans les chiffres de la *Dominion Express.* Or cette diminution n'est pas visible. C'est simplement l'augmentation des frais d'exploitation et des privilèges de messageries qui a produit la diminution.

Par M. Hughes (King):

Q. Vous dites qu'à votre sens la diminution des profits nets est inexplicable?—R. C'est inexplicable.

Q. C'est très clair pour moi?—R. J'espère que vous m'en direz le secret.

Q. C'est l'augmentation dans les frais de fonctionnement et les privilèges de messageries?—R. Voici une compagnie de première altitude, absolument; et ces compagnies sont toutes excellentes. Vous vous attendriez à trouver chez elles autant de perspicacité que vous en voudriez dans vos propres affaires. Or, si vous trouviez que les conditions vous sont hostiles, vous tenteriez de thésauriser. Il s'agit ici de déboursés maîtrisables; les frais d'exploitation sont jusqu'à un certain point contrôlables. Ainsi l'an dernier les chemins de fer du Canada ont perdu $43,000,000 en recettes; mais ils ont élagué presque $43,000,000 de frais d'exploitation.

Q. Il ne s'agit pas ici de ce que vous prévoiriez; mais de ce que démontrent les chiffres. Ils accusent une forte augmentation des frais d'exploitation?—R. Pourquoi?

Q. Je l'ignore.

M. STEWART (Lunenburg).—Les mathématiques sont bonnes.

Par le Président:

Q. Pouvez-vous dire au comité quels sont les directeurs de la *Dominion Express?*—R. Oui. Président et gérant-général, M. Walter S. Stout; vice-président, R. Patton McLeod; directeurs, W. S. Stout, R. Patton McLeod, sir Thomas Shaughnessy, C. R. Hosmer et R. B. Angus.

Q. Ces messieurs sont étroitement liés au directorat du Pacifique-Canadien?—R. Il n'y a pas à douter que la *Dominion Express* est une compagnie subsidiaire du Pacifique-Canadien.

Q. Le capital-actions de la *Dominion Express* appartient-il au Pacifique-Canadien?—R. Le capital-actions de la *Dominion Express* est fixé à $2,000,000, mais il n'y a jamais eu d'argent en l'espèce.

Q. Savez-vous d'après les rapports que vous avez du chemin de fer si les recettes sont portées à l'avoir du Pacifique-Canadien?—R. Absolument.

Q. De la *Dominion Express?*—R. Pas cette année.

Q. Mais ci-devant?—R. Dix pour cent, et la balance allait au Pacifique-Canadien aussi bien.

Q. S'il y avait un but quelconque à cacher les recettes, ce serait simplement que la compagnie de messageries n'indiquerait pas ces recettes sous forme de dividendes; mais en même temps le Pacifique-Canadien l'indiquerait comme charges imposées à la compagnie de messageries pour frais d'exploitation et privilèges de messageries?—R. Je crois devoir dire ceci: il serait tout à fait injuste de ma part, comme simple fonctionnaire qui reçoit ces rapports, de suggérer quelque possibilité d'irrégularité ou

[J. L. Payne.]

de suppression de recettes. Je me contente de dire que c'est à mon point de vue inexplicable, à moins que vous me demandiez de l'expliquer.

Q. Je ne vous demande pas cela. Si une certaine somme d'argent est reçue et déboursée, une forte partie en frais et une autre en privilèges de messageries, le Pacifique-Canadien ne reçoit-il pas autant de profit que si une certaine portion lui était payée en dividendes? Le Pacifique-Canadien obtient-il le même avantage que si l'argent était payé sous forme précise de dividendes?—R. Je le crois. Vous ne pouvez pas imaginer que les relations domestiques entre le Pacifique-Canadien et la *Dominion Express* soient moins intimes qu'elles le sont à vrai dire. C'est absolument une affaire de famille. Il n'y a pas eu de considération d'argent pour le capital-actions de $2,000,000. L'explication que m'a donnée la compagnie est que cet argent, autant qu'il y en a eu, a servi au lancement de la compagnie et aux opérations financières de la compagnie. On ne l'a pas employé à acheter quoi que ce soit. Il n'a payé aucune propriété de messageries. Toutes les propriétés de messageries et l'outillage de la *Dominion Express*—et des autres compagnies de messageries aussi bien—ont été achetées à même les recettes.

Q. La même chose s'applique aux autres compagnies?—R. Absolument oui, sauf dans le cas de la *Canadian Express,* qui a existé séparément pendant quelques années pour être ensuite englobée par le Grand-Tronc, du moins pour une certaine considération de comptabilité. Ceci toutefois ne s'applique pas aux autres. On ne prétend aucunement qu'elles aient jamais eu besoin de capital pour leurs affaires.

Par M. Loggie:

Q. Quel est le capital nominal de la *Canadian Express?*—R. $1,742,200.

Q. Si je me rappelle bien il y eut forte agitation il y a quelques années à l'effet que les messageries faisaient des profits exceptionnellement considérables par rapport au capital placé. Je crois que le capital a été plus tard augmenté?—R. Non, monsieur. Il n'y a pas eu d'augmentation de capital. Les recettes nettes ont été diminuées.

Par M. McKenzie:

Q. Les péages des compagnies de messageries ont-ils été uniformes ces années dernières?—R. Non, ils ont été légèrement réduits il y a quelques années par la commission des chemins de fer. Les réduction ont été mises en vigueur, en partie en 1914, et pleinement en 1915. Les messageries m'ont dit que ces réductions représentaient à peu près cinq pour cent de leurs recettes brutes.

Par M. Loggie:

Q. Ce serait de cinq à six cent mille dollars par année?—R. Si les réductions n'avaient pas été appliquées, les recettes seraient plus fortes d'autant.

Par M. McKenzie:

Q. Y avait-il quelque raison pour laquelle le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern ne pouvaient pas entreprendre ce trafic comme chemins de fer sans avoir recours à ces compagnies subsidiaires?—R. Je crois que c'était possible. Je crois qu'ils ont adopté un plan plus commode en établissant un organisme séparé. S'il est une distinction entre la portée générale du chemin de fer et le trafic de messageries, je ne vois rien de mal ni qui suggère quelque critique.

Q. Parce que les taux de transport par messageries sont de beaucoup plus élevés que pour le transport des mêmes articles par le service ordinaire du chemin de fer au taux ordinaire?—R. Naturellement, c'est le tarif qu'on est censé payer pour les expéditions; vos messageries sont transportées dans les trains à voyageurs par opposition aux convois plus lents des marchandises.

[J. L. Payne.]

Q. Mais y a-t-il quelque raison particulière pour laquelle les chemins de fer ne pourraient pas faire ce trafic; n'ont-ils pas l'outillage voulu; et ne pourraient-ils pas donner un mouvement aussi rapide, à moins de frais, en épargnant le coût de l'organisme séparé de la compagnie de messageries qui leur est attaché?—R. Je ne saurais le dire; j'ignore ce que ça coûterait. Personne n'a tenté la chose, mais je crois que cela coûterait plus cher, à mon avis, de transporter rapidement les messageries en dehors du service de fret; et l'ajouter au service ordinaire des marchandises coûterait plus cher, je crois, que par le régime actuel qui consiste à placer un wagon de messageries sur un train de voyageurs. Je crois en même temps qu'il y a place pour un service rapide de fret qui se rapprocherait du service actuel des messageries.

Q. Vous ne comprenez pas très bien ma question. Je ne demande ni ne suggère que le trafic actuel qui se fait par messageries soit fait par grande vitesse, mais j'entends que les compagnies de messageries ont actuellement une identité propre: ce sont des compagnies à part qui ont le privilège de fonctionner sur la voie ferrée qui sont sensées appartenir à une organisation séparée. Pourquoi la compagnie-mère, le chemin de fer, ne ferait-elle pas ces transports sur sa propre ligne qui dessert maintenant les messageries, élagant ainsi les frais et outillages supplémentaires encourus à cause de l'existence des messageries comme organisme indépendant?—R. Je n'ai jamais beaucoup songé à cet aspect, mais je n'y vois aucun obstacle.

Q. Cette compagnie indépendante de messagerie n'est-elle pas un autre moyen d'arracher effectivement plus d'argent au peuple? Parce qu'il existe une autre compagnie qui exploite les messageries pour le chemin de fer, les frais exigés pour le transport sont plus élevés?—R. Je ne voudrais pas le laisser croire. Je supposerais plutôt que, puisque la compagnie fonctionne sur d'autres lignes que les siennes propres, que l'organisme indépendant est plus ou moins nécessaire. Si elle fonctionnait exclusivement sur sa propre ligne, une bonne partie de ce mécanisme serait alors complètement superflue. Mais elle dessert par de nombreuses autres lignes étrangères, lignes de navigation, lignes de voitures, etc.

Q. Mais les chemins de fer s'entendent entre eux quant au fret et à la division des profits pour son transport; pourquoi la même entente ne vaudrait-elle pas quant aux messageries?—R. Je crois qu'il n'y a aucune difficulté sur ce point; je ne crois pas qu'il soit complètement nécessaire d'avoir des compagnies indépendantes de messageries, mais je crois qu'à tout prendre le service coûterait plus cher.

Par M. Copp:

Q. N'y aurait-il pas supplément de frais, pour le chemin de fer, dans le fonctionnement des wagons?—R. Je crois que si le chemin de fer se chargeait des messageries, il lui faudrait faire tous les frais actuellement encourus pour ce service. Le chemin de fer aurait besoin d'un messager dans le train, et un agent de messageries dans les différentes localités desservies par l'organisme, tout comme la chose existe pour les messageries d'aujourd'hui. Tout ce que vous épargneriez seraient les frais accessoires, une faible partie,—les frais du bureau-chef.

Par M. Loggie:

Q. En tenant compte des frais d'exploitation que vous nous avez signalés jusqu'en 1915,—sur l'Intercolonial, entre autres,—je vous ferai remarquer qu'il y a quelques années à vrai dire deux ou trois ans, il n'y avait qu'un seul messager dans le train, je crois, celui de la *Canadian Express,* mais depuis que la *Dominion Express* a le droit d'expédier des colis par ce réseau, n'est-il pas besoin d'un autre messager aussi bien?—R. C'est quelque chose dont je ne sais absolument rien. Je ne sais rien des détails de leur besogne sur les différents réseaux. Je ne vois que les chiffres de leurs affaires.

Q. Vous ne savez rien de cette partie de leur service?—R. Je ne sais rien de l'aspect mécanique de leur service.

[J L. Payne.]

Q. Ce que je voulais vous faire remarquer est que les dépenses, sur l'Intercolonial, pour messageries, ont été doublées parce qu'il y a deux compagnies qui passent actuellement sur ce réseau au lieu d'une seule, ce qui augmente les frais ordinaires de fonctionnement contre les revenus, car je suppose que le revenu, s'il y a deux compagnies en desserte, est exactement le même que s'il n'y en avait qu'une seule?—R. Le trafic de messageries qui passe sur l'Intercolonial n'est pas assez important à tout prendre pour affecter sérieusement ces chiffres; je ne crois pas qu'il ait même 10 pour 100 de l'apport total en recettes.

Q. Mais les frais de dédoublement du personnel sur tout l'Intercolonial aurait, n'est-ce pas, un effet sur les profits nets des compagnies de messageries?—R. Si votre supposition est exacte à l'effet qu'il n'y a pas plus d'affaires avec deux compagnies en desserte qu'avec une seule, cela augmenterait exactement les frais en proportion du dédoublement.

Par M. McKenzie:

Q. Je vous ai posé cette question parce que nous remarquons constamment l'existence de compagnies ou corporations parallèles faisant affaires dans un sens identique, sous différents noms, perdant sous certains rapports et gagnant sous d'autres du même trafic. Ainsi, nous voyons Mackenzie et Mann faire beaucoup d'argent comme constructeurs pour eux-mêmes de chemins de fer; ils font des profits immenses dans cette construction, mais en exploitant ces chemins de fer qu'ils avaient construits à leurs propres fins, ils prétendent qu'ils perdent beaucoup; de sorte qu'à tout prendre la provenance de l'argent ne leur fait pas grande différence du moment qu'ils l'obtiennent d'une façon ou d'une autre. Je croyais qu'il en pourrait être de même quant aux messageries et aux chemins de fer.—R. Comme fonctionnaire public, je dois témoigner d'après les faits que je connais. Je puis avoir mes soupçons quant à certaines choses, mais c'est tout différent. Il me faut traiter les faits tels qu'ils viennent à ma connaissance.

Le Président: Si l'on considère les taxes de guerre qu'on impose actuellement aux chemins de fer, il se peut qu'ils amènent les compagnies subsidiaires à accuser une recette de 7 pour 100 de façon à être libérés jusqu'à certain point de la taxe supplémentaire. C'est la seule phase satisfaisante de la question. Etes-vous renseigné sur l'aide fédérale donnée aux compagnies de transport sous forme de boni? Je vais vous poser la question autrement.

Q. Quelle assistance le gouvernement fédéral a-t-il donnée, tout d'abord au Pacifique-Canadien, sous forme de crédits en argent, de valeurs ou de terres?—R. Je vous prierai de me laisser produire un inventaire, parce que c'est un peu plus compliqué que ça ne vous semble, à mon avis. Le Pacifique-Canadien et ses nombreuses compagnies subsidiaires ont hérité des crédits, des subsides de compagnies dont ils avaient acheté les droits chartistes, et il faudra donc inventorier le tout. Durant toutes les années que j'ai données à ce travail, on ne m'a jamais demandé ce renseignement sur le Pacifique-Canadien; mais je tremble d'attaquer un problème aussi difficile de savoir combien, en définitive, le Pacifique reçoit du gouvernement fédéral.

Q. Je crois qu'il appartient au public de trembler. Nous voulons cependant la réponse si vous pouvez nous la donner.—R. Je produirai ici, si vous le voulez, monsieur le président, un état aussi bref que possible qui vous fournira le renseignement désiré.

Q. Donnez aussi le même état quant au Canadian-Northern?—R. Dans le cas du Canadian-Northern, vous envisagez le problème si vaste des garanties. Désirez-vous les garanties?

Q. Donnez-nous la garantie du Canadian-Northern et aussi celle du Pacifique?—R. Je ne crois pas que ce dernier en ait eue.

Q. Oui, elle existe.—R. (Après consultation du rapport.) Oui, je la trouve. Au moins £3,093,700.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Dans votre état, vous dites: "Seulement comme garantie".—R. Oui, je les indiquerai séparément, afin qu'en produisant les états, ils entrent dans le procès-verbal exactement à leur place.

M. McKENZIE: Indiquez bien quel aspect touche cet état. Je suppose que vous voulez donner un état des aides accordées à la ligne maîtresse du Pacifique-Canadien, comme mise à part de ce qui pourrait avoir été accordé aux embranchements.

Le PRÉSIDENT: Je crois que je ferais aussi bien, dans le but de procurer tous les renseignements possibles au comité, de prier M. Payne de préparer un état indiquant les aides accordées aux embranchements aussi bien qu'à la ligne maîtresse, en d'autres termes les aides qui ont été accordées à tout le réseau. Pouvez-vous le faire?

Le TÉMOIN: Oui, mais vous ne pouvez pas les séparer. Tout d'abord l'aide fut accordée disons à la compagnie "A", organisme complètement séparé, mais avant qu'un seul dollar de la somme versée fut payée, tous les droits de cette compagnie étaient acquis par le Pacifique-Canadien et cette dernière compagnie encaissait tout l'argent, bien que le crédit paraisse dans les comptes publics accordé à la compagnie "A". Nous avons toutefois tous ces renseignements séparément.

Le PRÉSIDENT: Très bien alors, vous nous donnerez tout cela.

Par M. Mackenzie:

Q. Je crois pour ma part que les renseignements seraient plus utiles s'ils indiquaient quelle aide a été tout d'abord donnée directement à la ligne maîtresse, puis ce qui a été donné aux embranchements.—R. Je séparerai les item. J'indiquerais à part ce qui touche la compagnie maîtresse et les compagnies subsidiaires. Je vous comprends, monsieur McKenzie et je crois que c'est une façon juste d'établir le mémoire.

Par le Président:

Q. Pouvez-vous dire au comité le nombre de wagons de messageries des différents réseaux du Canada?—R. Non, monsieur le président, nous ne séparons pas dans notre système les wagons de messageries des autres wagons. Le wagon de messageries est souvent un wagon composite; la chose serait difficile à faire. Nous n'avons qu'un wagon combiné appelé wagon de postes, bagages et messageries.

Q. Savez-vous combien de wagons frigorifiques les différentes compagnies de chemin de fer possèdent?—R. Oui, le nombre total des wagons frigorifiques au Canada en 1915 était de 4,713, dont 191 sur l'Intercolonial, 1804 sur le Pacifique-Canadien et 1995 sur le Grand-Tronc.

Q. En 1915. Est-ce le dernier rapport que vous avez?—R. Oui. Ce rapport n'est pas encore publié, mais je vous donne des chiffres à l'avance.

Q. Avez-vous déjà pensé à la nationalisation des compagnies de messageries?—R. Oui, au sujet de l'administration publique des services d'utilité.

Q. Serait-il possible de s'approprier et d'exploiter les compagnies de messageries? indépendamment des chemins de fer?—R. Je n'y vois aucun obstacle.

Q. Je suppose que vous n'êtes pas en mesure de dire quelle serait leur valeur réelle, vu qu'elles ne gagnent absolument rien aujourd'hui? Parlant des compagnies de messageries, je suppose que leur valeur serait bien basse?—R. Je crois monsieur le président qu'elles gagnent beaucoup.

Q. Mais elles ne le montrent pas sous forme de profits?—R. Non, mais le chemin de fer propriétaire en reçoit une forte considération. Je crois que nous devrions être absolument francs entre nous sur ces privilèges de messageries. Autant que le chemin

[J. L. Payne.]

de fer propriétaire y est intéressé, ces privilèges constituent largement une convention presque absolue.

Par M. Loggie:

Q. Une convention absolue?—R. Oui.

Q. Et ces privilèges représentent presque la moitié des recettes totales?—R. Un peu plus que la moitié. On paye quelque chose, monsieur Loggie, aux autres voituriers, mais autant que la compagnie du chemin de fer reçoit un paiement quelconque de sa propre compagnie de messageries comme privilèges de messageries, c'est à proprement parler du profit net.

Par le Président:

Q. Voulez-vous dire au comité que la somme a été payée comme privilèges de messageries aux différentes compagnies de chemin de fer en 1915? (Consultant les documents): Je ne crois pas l'avoir ici.

M. LOGGIE: Voulez-vous dire quelle proportion?

Le PRÉSIDENT: Je veux le chiffre vrai, le chiffre en dollars.

M. LOGGIE: Je croyais que le pourcentage serait plus précieux.

Le PRÉSIDENT: Nous l'avons déjà eu. Je veux la somme en argent.

M. MCKENZIE: Je préférerais les dollars.

Le TÉMOIN: Je vais vous donner les dollars.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Vous nous avez déjà donné le pourcentage quant à la *Dominion Express*?—R. C'était pour toutes les compagnies de messageries. Or le compte des privilèges de messageries pour 1915 se distribuait comme suit—voulez-vous que je donne les compagnies américaines aussi bien que les compagnies canadiennes?

Par le Président:

Q. Je veux un état des sommes payées en 1915 aux chemins de fer comme privilèges de messageries?—R. La *Canadian Express* a payé $1,454,427.61; la *Canadian Northern*, $368,180.03; la *Dominion Express*, $3,234,715.64.

Q. Quel est le total de ces sommes?—R. Il me faudrait additionner ces chiffres, car le grand total embrasse aussi trois ou quatre compagnies américaines faisant affaires au Canada.

Q. Donnez le grand total?—R. La *American Express Company* a payé $3,901,824.62; le *Great Northern (Hill roads)*, $48,087.72; *Wells, Fargo Co.*, desservant dans le Yukon, $8,107.29; et j'aurais dû ajouter dans mon état général, la *British American*, petite compagnie canadienne qui fonctionne avec l'*Algoma-Central Ry.*, et qui a payé $5,881.30; ce qui donne un total de $5,610,224.11.

Q. Cette somme a été payée en privilèges de messageries pour le trafic fait au Canada en 1915?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire quelle est cette proportion dans les recettes brutes?—R. Oui, c'est 49·6 pour 100 en 1915 des recettes brutes payées en privilèges de messageries en 1915.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Vous avez dit 45·9 pour 100 tout à l'heure?—R. C'était pour 1911.

[J. L. Payne.]

Par M. Loggie:

Q. Comment se fait-il que les chemins de fer du Dominion ont reçu une plus forte proportion de recettes en 1915 que dans les autres années?—R. A cause des privilèges de messageries?

Q. Oui?—R. Je l'ignore absolument, monsieur.

Q. Cela semble être une question entre les chemins de fer et les compagnies de messageries?—R. C'est une somme absolument arbitraire qu'ils ont fixée entre eux.

Q. C'est pourquoi nous avons une diminution dans les recettes nettes?—R. Oui. Sans aucun doute.

Par le Président:

Q. La somme qui a été payée en privilèges de messageries au Canada en 1915 et qu'on a appelée le "velours" du chemin de fer?—R. Pas absolument du "velours", mais en très grande partie...

Q. ... et qui se chiffre à $5,610,244.11, soit l'équivalent de 5 pour 100 sur $110,000,000 de valeurs, dirons-nous, afin de tout réduire à une valeur de placement. Est-il rien autre chose pour justifier à votre avis une somme aussi considérable comme privilège de messageries?—R. Je crois vraiment, monsieur le Président, que je ne devrais pas exprimer d'opinion.

Q. D'après votre réticence, nous concluerons quelle est votre opinion. Pour en revenir à la nationalisation du service des messageries, croyez-vous que si les compagnies de messageries étaient exploitées par l'Etat...

M. STEWART (Lunenburg): Monsieur le président, avant que vous posiez cette question, voulez-vous me permettre de vous interrompre?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. STEWART: Serait-il à propos de démontrer que l'augmentation du pourcentage s'est élevée de 45·9 en 1911 à 49·6 p. 100 en 1915?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le TÉMOIN: Cette déclaration sera inscrite au dossier.

M. STEWART (Lunenburg): J'ai cru qu'il serait bon de la faire inscrire dès maintenant.

Par le Président:

Q. Et en même temps, le montant payé en dividendes a diminué dans quelle proportion en 1915?—R. Les recettes nettes disponibles ont diminué de 12.2 p. 100 en 1911 à 0.6 p. 100 en 1915.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. C'est-à-dire six-dixièmes de 1 p. 100?—R. Oui. Il n'y a eu virtuellement rien de disponible pour les fins de dividendes, mais cela a été dû presque entièrement au fort déficit de la compagnie des messageries *Dominion*, parce que les autres compagnies avaient une balance assez considérable. La compagnie canadienne des messageries avait $77,000 et la compagnie des messageries du Canadien-Nord avait $175,000 à leur acquit; mais la compagnie des messageries *Dominion* avait $226,000 à son débit.

M. FOUND: Le relevé que vous produisez indique les recettes séparément?

Le TÉMOIN: Je vais les produire de cette manière.

Par M. Loggie:

Q. Quelle est la différence entre les pourcentages pour privilèges de messageries en 1911 et 1915?—R. Elle est d'environ 4 p. 100, ce qui ferait une différence de ....

[J. L. Payne.]

Q. $500,000 ou $600,000?—R. Je crois qu'en chiffres absolus (il consulte le relevé) —En 1911, le chiffre exact était de $4,553,000 et en 1913, il s'élevait à $6,324,000, en chiffres ronds.

Q. Cela ne donnerait pas ce que je veux dire. Je voudrais que les 4 p. 100 fussent appliqués aux recettes si elles étaient les mêmes. Je veux savoir quelle serait la différence à cause de la grande proportion donnée aux chemins de fer. Cela s'élèvera à environ $500,000.—R. Entre quatre ou cinq cent mille dollars.

Q. Cela explique jusqu'à un certain point la diminution des recettes nettes 1915? —R. Oui.

Q. C'est là où je voulais en venir.

Par M. McKenzie:

Q. Qu'est-ce que l'on entend par l'expression "frais d'exploitations" en tant qu'il s'agit des compagnies de messageries?—R. Tous les frais possibles d'exploitation; tout ce qui a rapport à l'administration des affaires d'une compagnie de messageries, sauf l'item de la traction des wagons de messageries et le maniement des colis de messageries par certains voituriers.

Q. L'emploi des wagons est couvert par ce privilège dont vous avez parlé?—R. Par ce privilège de messageries, absolument.

Par le Président:

Q. Pour en revenir à la question de la nationalisation des compagnies de messageries: si le gouvernement du Canada exploitait ce service, croyez-vous que le coût de l'exploitation—je veux dire en dehors du privilège des messageries—serait augmenté?—R. Si le gouvernement exploitait le service des messageries?

Q. Oui?—R. Tout cela, voyez-vous, en tant que le mouvement passe sur les lignes publiques, serait éliminé, et la différence irait au crédit des recettes nettes.

Q. Sur les lignes publiques, le service est déjà établi et le coût de ce service est inscrit sous le titre de "frais d'exploitations"?—R. Oui.

Q. En conséquence, s'il y a quelque différence, elle est de la nature d'une épargne? —R. Ce serait absolument une question d'expérimentation, mais si vous pouvez supposer qu'en s'emparant d'une utilité publique de ce genre le gouvernement pourrait exercer également le droit de fixer la rétribution d'un autre voiturier, vous pourriez peut-être influer de beaucoup sur vos recettes nettes.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Est-ce que vous aviez à l'esprit les privilèges de messageries et non les frais d'exploitation?—R. Non.

Par le Président:

Q. Peut-être que je ne me suis pas expliqué clairement. La compagnie des messageries sait exactement quel est le coût de ses frais d'exploitation, lesquels comprennent le coût complet du personnel, etc?—R. Absolument.

Q. Je suppose que le même personnel pourrait faire les mêmes affaires si le gouvernement du Canada intervenait et disait: "Nous allons faire ce service nous-mêmes". Dans ce cas, le coût du service serait-il nécessairement augmenté?—R. Je crois que le coût serait réduit. Voici un cas où le coût de l'exploitation est doublé. Vous avez les compagnies de messageries Dominion et Canadienne avec des wagons distincts et des personnels distincts. Si le gouvernement exploitait ce service, je suppose qu'il réunirait les deux et l'épargne, en ce qui concerne les frais d'exploitation, égalerait presque la différence entre le coût actuel et le coût du service amélioré après l'élimination d'un wagon et d'un personnel.

[J. L. Payne.]

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Ne seriez-vous pas obligés d'augmenter votre personnel le long de la ligne? Le chemin de fer Pacifique-Canadien par exemple, a maintenant ses propres agents pour les services locaux?—R. Oui.

Q. Et si les chemins de fer de l'Etat exploitaient leur propre service, il leur faudrait aussi avoir des agents?—R. Ils seraient peut-être obligés de leur allouer une commission pour le service.

Par M. Loggie:

Q. Vous constaterez, je crois, que le chemin de fer Pacifique-Canadien permet aux agents des messageries de faire cela pour lui, moyennant une commission?—R. C'est là un détail au sujet duquel je ne suis pas censé être très bien renseigné, mais je crois qu'il en est ainsi; de fait, il est à ma connaissance personnelle qu'il en est ainsi.

Par le Président:

Q. Maintenant, vous fournirez au comité, dès que vous le pourrez, ces renseignements relatifs à l'aide financière et autre en fait de concessions de terres qui a été donnée aux diverses compagnies de transport?—R. Vous m'avez demandé ces renseignements tout simplement en ce qui concerne le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Canadien-Northern. Si vous désirez avoir les mêmes renseignements au sujet de tous les chemins de fer je puis vous les donner.

Q. Je désirerais que vous me donniez le tout.—R. Si c'est en détail, cela va faire un relevé très volumineux.

Q. Je désire aussi avoir le coût du chemin de fer Intercolonial?—R. Je puis vous donner cela immédiatement jusqu'au 31 mars dernier.

Q. J'aimerais à l'avoir avec le relevé des autres chemins de fer.

M. Loggie: Je crois qu'il serait important d'avoir l'Intercolonial afin de pouvoir comparer les affaires des compagnies de messageries Dominion et Canadienne sur nos propres lignes, à celles des autres chemins de fer.

Le Témoin: Je puis faire cela. Le Président m'a demandé de donner l'aide accordée aux diverses compagnies de chemin de fer y compris l'Intercolonial. Dans le cas de l'Intercolonial, je présume que cela veut dire le coût, car il n'a pas reçu d'autre aide que le coût réel.

Par le Président:

Q. Les compagnies de messageries prétendent qu'elles perdent de l'argent; que leurs dividendes sont à la veille de disparaître. Il se pourrait que les directeurs de ces compagnies désirassent voir le gouvernement du pays les débarrasser des affaires de messageries. En considération de l'aide que leurs chemins de fer ont déjà reçue sous forme de subventions, concessions de terres et garanties, elles pourraient céder ce qui est connu sous le nom de "privilèges de messageries" sur leurs lignes. Si cela se faisait, le peuple du Canada recueillerait enfin quelque chose en retour de ce qu'il a donné pour la construction de ces diverses voies ferrées.—R. Le coût de la construction du chemin de fer Intercolonial s'élevait à $109,221,080, le 31 mars dernier; à cela il faudrait peut-être ajouter le coût du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, soit $9,496,567.

Q. Etes-vous suffisamment au courant de l'état actuel du chemin de fer Intercolonial pour nous dire s'il serait praticable d'établir un service de messagerie relativement à cette voie ferrée?—R. Je dirais que la situation est idéale sur l'Intercolonial.

Q. Est-ce que cela pourrait se faire sans augmenter de beauoup les dépenses?—R. Je le crois. Je puis dire, après avoir examiné l'affaire avec beaucoup de soin, et avoir rédigé quelques mémoires à ce sujet pour le ministre, que tous les rouages sont là. L'outillage des compagnies de messageries n'a que très peu d'importance.

[J. L. Payne.]

Par M. Loggie:

Q. Il vous faudrait des wagons de messageries, etc.?—R. L'outillage complet des compagnies de messageries en Canada n'est qu'une bagatelle.

Par le Président:

Q. Les compagnies de chemin de fer ont les wagons?—R. Elles ont les wagons.

Q. De quel outillage additionnel aurait-on besoin?—R. De quelques trucks, de quelques wagons et de quelques bureaux locaux, par-ci par-là.

Q. Serait-il nécessaire d'augmenter de beaucoup le personnel?—R. Je ne le crois pas.

Q. Vous dites que vous avez préparé des mémoires à ce sujet?—R. J'ai manié des chiffres confidentiels pour le ministre, mais ces données sont vieilles d'au moins deux ans, et je préférerais de beaucoup recommencer à neuf. Mais je crois que le ministre aurait préféré que je n'eusse pas rendu publique une affaire qu'il est maintenant en train d'élucider.

Q. On m'a informé, M. Payne, que vous avez acquis quelque expérience en faisant venir du poisson à Ottawa?—R. Oui, M. le président. Depuis quelques années j'ai fait des affaires assez considérables en fait de poisson.

Q. Voulez-vous déclarer au comité, afin que cela soit inscrit au dossier, quelle a été votre expérience sous ce rapport?—R. C'est une histoire bien simple et très courte. Il y a sept ou huit ans, quelques-uns d'entre nous se sont coalisés afin de faire venir à Ottawa, au commencement de l'hiver, de l'égrefin fumé pour notre propre usage. La quantité totale apportée durant la première année où j'ai été mêlé au mouvement a été d'environ 15 caisses de 30 livres chacune. Cela a continué sur cette base durant quelques années, et alors, l'idée m'est venue qu'il ne nous fallait pas nous montrer égoïstes en gardant pour nous seuls l'avantage que nous retirions. Il y a trois ans j'ai consenti à laisser quelque peu ébruiter nos opérations et nous avons fait venir 100 caisses de 30 livres chacune. L'année dernière, je veux dire en 1914, la réclame faite à cette petite entreprise coopérative a été telle que nous avons fait venir 465 caisses de 30 livres chacune. On en a été tellement satisfait, et l'esprit de coopération a été si actif qu'en 1915, nous avons fait venir 900 caisses de 30 livres chacune, soit 27,000 livres d'égrefin fumé.

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Etait-ce une organisation libre?—R. La plus libre que vous puissiez vous figurer, Dr Stewart.

Q. Cela n'avait rien à faire avec les magasins coopératifs du Service civil?—R. Rien du tout. Je crois que, s'il y avait un chef à cela, il est maintenant devant vous. C'était le genre de coopération le plus libre possible. Il s'agissait tout simplement de faire circuler dans les divers ministères une liste contenant les noms des amis.

Q. Tous dans le service civil?—R. Tous dans le service civil. Il y a peut-être quelques caisses, probablement 20 ou 30, qui ont été reçues par des amis d'employés publics. A ces exceptions près, tout cela était entre nous. C'était tout simplement une affaire de famille.

Par le Président:

Q. Quel a été le coût de ce poisson livré ici? Pouvez-vous le donner pour les différentes années?—R. Je le puis. Nous avons toujours payé 6 cents la livre pour l'égrefin fumé, soit à Digby, soit à Canso, et en 1914, le coût du transport jusqu'à votre porte d'une caisse de 30 livres a été de $2.16, ce qui porte le prix à environ $7\frac{1}{6}$ cents par livre. En 1915, bien que la livraison ait réellement eu lieu en 1916, nous avons payé 6 cents la livre à Canso et nous avons fait venir le poisson à Ottawa dans un wagon frigorifique.

[J. L. Payne.]

Par M. Stewart (Lunenburg):

Q. Vous parlez toujours de l'égrefin fumé?—R. Oui. Nous avons livré chaque caisse à la porte de chaque acheteur à raison de $2.10, ce qui, voyez-vous, fait exactement 7 cents la livre. En d'autres termes, le coût total de la distribution, y compris le transport et tous les frais, a été d'un sou par livre.

Q. Supposons que vous fussiez allé dans un magasin de détail à Ottawa pour acheter la même sorte de poisson, combien vous aurait-il coûté, livré à votre porte?—R. Je puis le dire très exactement, Dr Stewart. Il ne nous aurait certainement pas coûté moins de 15 cents la livre. Je veux dire en l'achetant à la livre au magasin ordinaire d'épicerie et en insistant pour avoir l'aiglefin frais fumé n° 1, en n'achetant qu'un seul poisson à la fois.

Q. Maintenant, supposons que vous fussiez allé dans un magasin de gros, ici, s'il y en a, et que vous eussiez demandé la même quantité pour vous-même, livrée à votre porte, une caisse de 30 livres, avez-vous quelque idée de ce que cela vous aurait coûté?—R. Je puis seulement le diviner. Je n'ai pas tenté l'expérience, mais ayant quelque connaissance des conditions du commerce de gros et du coût de la distribution par l'entremise de deux ou trois commerçants avant que le poisson arrive au vendeur local, je crois que l'on n'aurait pu l'avoir à moins de 10 cents la livre.

Q. Cela fait une épargne de 3 cents par livre sur les frais de manutention et de transport?—R. Vous ne sauriez me citer une seule autre compagnie à Ottawa qui ait jamais fait venir une aussi forte consignation d'égrefin fumé.

Q. Vous ne l'avez pas reçue franc de port?—R. Non. Au contraire, il s'est agi uniquement d'une opération d'affaires, avec l'élimitation absolue des entremetteurs. Il n'y a eu ni entremetteurs, ni profit pour personne. J'ai administré le tout, j'ai payé pour le poisson à son arrivée ici et j'ai recueilli plus tard l'argent des acheteurs.

Q. Vous aviez ce que l'on appelle un entremetteur sur la côte? Vous n'avez pas acheté directement de l'homme qui a pris le poisson à l'hameçon?—R. Oh! non. Nous l'avons acheté de l'homme qui produit l'aiglefin fumé.

Le GREFFIER (M. Howe): Est-ce que Moïse Lapointe a eu ce poisson à Canso pour 6 cents la livre. Il est poissonnier en gros?

Le TÉMOIN: Je le crois, mais je crois que M. Moïse Lapointe n'a jamais de sa vie fait venir à Ottawa une wagonnée de 27,000 livres d'égrefin fumé. Il n'y a pas ici de marché local pour cela. Je veux m'expliquer ici, monsieur le président, de crainte que l'on ne croie que notre faible effort coopératif a été un empiètement sur le commerce ordinaire et légitime de détail à Ottawa. Je crois qu'il n'en est rien. Je crois que l'on peut dire que 90 pour 100 de cette consommation d'égrefin fumé ont été entièrement en sus de ce qui eut été consommé si cet effort n'eût pas été fait. Vous savez que la manière ordinaire de vendre l'égrefin fumé n'est pas très attrayante. Voici, par exemple, une caisse à la porte de l'épicier. Si par hasard vous arrivez le premier lorsque la caisse vient d'être ouverte, vous avez le choix. Selon les besoins de votre famille, vous prenez deux, trois, quatre cinq, six ou sept poissons, sur ce qui reste. Le poisson reste là exposé à l'air, à la poussière et à d'autres inconvénients qui nuisent à sa qualité. Puis il est entré le soir et il dégèle dans le magasin. Le lendemain, on le remet dehors et il se congèle de nouveau. Si ce procédé continue durant trois ou quatre jours, je considère que la qualité de l'égrefin fumé est sérieusement détériorée. M. Loggie peut vous dire, d'après ses observations à Ottawa, que probablement 75 pour 100 de tout l'égrefin fumé vendu ici est du n° 2. C'est là mon estimation, et je crois que son pourcentage sera plus élevé que cela. Or l'égrefin fumé n° 2 est un poisson plus petit qui n'a pas les qualités de l'égrefin fumé frais, gras et savoureux. Je dois dire, sans mentionner du tout la source de mes approvisionnements, que cet égrefin fumé était un vrai régal. (A M. Found) En avez-vous reçu?

M. FOUND: J'en ai entendu parler à diverses reprises.

Le TÉMOIN: Il a certainement donné entière satisfaction à tout le monde.

M. FOUND: Je n'ai entendu personne s'en plaindre.

Le TÉMOIN: C'est certainement de l'égrefin fumé dont le goût était exquis.

[J. L. Payne.]

Par le Président:

Q. Alors, l'opération a réussi chaque année?—R. Réussi à merveille, et l'année prochaine, si vous me donnez quelqu'un pour m'aider durant une semaine, j'entreprendrai de faire venir dans la ville d'Ottawa, sans la moindre difficulté, et de vendre trois wagonnées d'égrefin fumé. Je ferai venir 2,700 caisses de 30 livres chacune et je n'aurai pas la moindre difficulté à en disposer grâce à la réputation acquise par notre petite entreprise.

Q. Les compagnies de messageries exigent un certain taux depuis le bord de la mer jusqu'aux endroits à l'intérieur du Canada pour les consignations de poisson moindres qu'une wagonnée. A votre avis, y a-t-il une raison pour qu'elles aient un taux spécial par wagonnée?—R. Pas la moindre. J'ignorais qu'il en fût ainsi.

M. STEWART (Lunenberg): Les compagnies de messageries ont une explication pour cela. En justice pour M. Payne, on devrait lui donner leur explication.

Le PRÉSIDENT: Très bien; veuillez la lui donner vous-même.

M. STEWART (Lunenburg): Elles prétendent que les chiffres qu'elles donnent pour les consignations moindres qu'une wagonnée sont en réalité les chiffres de la wagonnée.

Le PRÉSIDENT: Elles disent que pour les consignations moindres qu'une wagonnée leur taux est beaucoup moindre que pour les denrées ordinaires, mais qu'elles expédient 100 livres de poisson à l'intérieur exactement au même taux qu'elles exigent pour expédier une wagonnée au même endroit.

M. LOGGIE: Pardonnez-moi un instant. Cela s'applique-t-il à une wagonnée pour un seul consignataire, ou à une wagonnée contenant plusieurs consignations?

Le PRÉSIDENT: Un seul consignataire.

Le TÉMOIN: Tout ce que je sais c'est que le gérant de la compagnie Canadienne de messageries à Ottawa est venu me trouver pour discuter si sa compagnie ne pourrait pas transporter notre égrefin fumé, et lorsqu'il a appris ce que le transport nous avait coûté, lorsqu'il a su que la consignation avait, cette dernière fois, été expédiée de Canso à Ottawa en six jours, il m'a dit que sa compagnie ne pourrait m'offrir des taux qui m'engageraient à expédier le poisson par messageries.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. C'était votre dernière consignation?—R. Oui, en décembre dernier.

Q. Avez-vous eu quelques difficultés au sujet de vos autres consignations?—R. Elles ont été plus lentes. Cette fois-ci nous étions un peu en retard, et les expéditeurs, la *Maritime Fish Corporation,* ont fait des efforts spéciaux pour avoir l'aide sympathique des chemins de fer, l'Intercolonial et le Grand-Tronc, afin d'expédier cette consignation rapidement. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'elle était à Ottawa six jours après son départ de Mulgrave.

Q. C'était là un résultat très satisfaisant?—R. Très satisfaisant. Je ne croyais pas que cela fut possible.

Par le Président:

Q. Etes-vous suffisamment au courant des tarifs de messageries pour nous dire si elles devraient ou non faire une différence entre une wagonnée et une consignation moindre qu'une wagonnée?—R. Je serai franc. Je ne me considère pas comme un expert en fait de tarifs de messageries. L'étude de ces tarifs ne fait pas partie de mes fonctions, et ce n'est qu'en ma qualité de simple citoyen que j'aurais pu m'en enquérir Je crois que je ne saurais en parler qu'en cette qualité.

[J. L. Payne.]

ANNEXE No 3

A la demande du comité, les relevés suivants ont été préparés par M. Payne et subséquemment produits.

MÉMOIRE, MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DE LA STATISTIQUE.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES DOMINION.

Année.	Frais d'exploitation.	Privilèges de messageries.	Total.
	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.
1911	41·7	45·7	87·4
1912	44·1	44·0	88·1
1913	46·2	45·8	92·0
1914	49·4	47·3	96·7
1915	50·0	49·7	99·7

MÉMOIRE, MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DE LA STATISTIQUE.

RECETTES DES COMPAGNIES DE MESSAGERIES CANADIENNES.

Année.	Recettes brutes de l'exploitation.	Dt. Privilèges des messageries.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.
	$	$	$	$
1911	8,810,316	4,022,908	3,672,510	1,114,898
1912	9,908,880	4,364,573	4,372,460	1,171,847
1913	11,813,170	5,204,951	5,261,461	1,346,758
1914	11,693,428	5,538,726	5,775,187	379,515
1915	10,396,197	5,163,205	5,199,611	33,381

MÉMOIRE, MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DE LA STATISTIQUE.

COMPAGNIE DE MESSAGERIES DOMINION.

Année.	Recettes brutes de l'exploitation.	Dt. Privilèges des messageries.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.
	$	$	$	$
1911	5,556,338	2,523,232	2,358,869	674,237
1912	6,084,052	2,674,862	2,748,276	660,914
1913	7,419,872	3,313,088	3,320,784	786,000
1914	7,256,955	3,491,775	3,708,715	56,465
1915	6,220,542	3,234,716	3,211,901	—226,075

[J. L. Payne.]

MÉMOIRE, MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DE LA STATISTIQUE.

COMPAGNIE CANADIENNE DES MESSAGERIES.

Année.	Recettes brutes de l'exploitation.	Dt. Privilèges des messageries.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.
	$	$	$	$
1911..............	2,689,698	1,281,557	1,111,116	297,025
1912	3,046,186	1,386,874	1,347,773	311,539
1913..............	3,433,602	1,518,292	1,574,352	340,958
1914.	3,450,246	1,666,473	1,661,834	121,939
1915........	3,208,222	1,554,428	1,576,043	77,751

MÉMOIRE, MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DE LA STATISTIQUE.

COMPAGNIE DE MESSAGERIES CANADIAN NORTHERN.

Année.	Recettes brutes de l'exploitation.	Dt. Privilèges des messageries.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.
	$	$	$	$
1911	564,280	218,119	202,525	143,636
1912..............	778,642	302,837	276,411	199,394
1913..............	957,276	372,603	365,834	218,839
1914..............	971,948	374,704	402,993	194,251
1915............. .	952,724	368,180	409,292	175,252

MÉMOIRE, MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DE LA STATISTIQUE.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES BRITISH AMERICA.

Année.	Recettes brutes de l'exploitation.	Dt. Privilèges des messageries.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.
	$	$	$	$
1913..............	2,420	968	491	961
1914	14,279	5,774	1,645	6,860
1915..............	14,709	5,881	2,375	6,453

[J. L. Payne.]

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

Subventions et prêts:—

Gouvernement fédéral—Ligne primitive	$ 40,478,864
" " Lignes subsidiaires	13,129,873
Provinces—Ligne primitive	412,878
" Lignes subsidiaires	12,016,257
Municipalités—Ligne primitive	464,761
" Lignes subsidiaires	4,632,422
Total	$ 71,135,055
Lignes construites et tracés, transmises par le gouvernement	$ 37,785,320

Concessions de terres:—

Par le gouvernement fédéral	21,634,190 acres.
Par la Colombie-Britannique	6,388,998 "

Le gouvernement fédéral a garanti des obligations au montant de £3,093,700; mais le principal a été payé par le chemin de fer Pacifique-Canadien, et l'obligation a été éteinte de cette manière. En d'autres termes, l'aide accordée dans le temps a cessé d'être une obligation en tant qu'il s'agit du chemin de fer.

AIDE AU RESEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN.

Par argent:—

Gouvernement fédéral	$ 30,747,325
Provinces	6,821,724
Municipalités	765,704
	$ 38,334,753

Garanties:—

Gouvernement fédéral	$104,787,510
Provinces	130,200,830
	$234,988,340

Terres:

Gouvernement fédéral	4,102,828 acres.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, COÛT EN CAPITAL JUSQU'AU 31 MARS 1915.

Chemin de fer Intercolonial	$109,221,080

CHEMIN DE FER TRANCONTINENTAL, COÛT EN CAPITAL JUSQU'AU 31 MARS 1915.

Chemin de fer Transcontinental	$152,802,746

Témoin congédié.

Le comité s'ajourne.

[J. L. Payne.]

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE 301,
MARDI, 28 mars 1916.

Le comité s'est réuni à 11 heures a.m., le Président, M. Jameson, étant au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: A notre dernière réunion, il a été décidé d'assigner comme témoins M. Smart, maître-constructeur de wagons pour le chemin de fer Intercolonial, et M. Archibald, surintendant du service des wagons-restaurants du même réseau de chemins de fer. Cependant, M. Gutelius, gérant-général, m'a écrit les 23 et 24 courant au sujet de ces messieurs, disant que vu le transport des troupes, ces deux employés sont tellement occupés qu'il sera impossible de les laisser aller avant le 4 avril, et il voulait savoir si l'on pourrait attendre à cette date pour entendre leur témoignage. Vu la nature importante du service fait par MM. Smart et Archibald, j'ai cru que le comité n'insisterait pas pour les faire comparaître aujourd'hui, et j'ai répondu que le comité les avertirait plus tard et leur dirait si leur présence serait requise le 4 avril, date à laquelle M. Gutelius croyait qu'ils seraient disponibles.

M. Stout, gérant de la compagnie des messageries Dominion a écrit au greffier du comité, lui fournissant certains renseignements sur un point qui n'avait pas été abordé dans son témoignage. Je crois que la lettre du greffier du comité, ainsi que la réponse de M. Stout, pourrait être mise avec la preuve comme mémoire complétant le témoignage de M. Stout.

M. Hayes, chef du mouvement, du chemin de fer Intercolonial, a aussi fourni des renseignements qu'il transmet au comité sous forme d'une lettre complétant son témoignage, et M. Macdonell, sous-chef du mouvement du chemin de fer Pacifique-Canadien, a fait la même chose et a envoyé des documents. Je crois qu'il serait bon de faire imprimer ces deux communications et ces documents avec la preuve.

A ma demande le greffier a télégraphié à la compagnie d'Entreposage Frigorifique de Lockeport, N.-E., à la *Maritime Fish Corporation* de Canso, N.-E. et à M. H. B. Short, de Digby, N.-E., leur demandant de donner le coût moyen de la glace, de l'emballage et de la main-d'œuvre requis pour expédier du poisson frais aux marchés canadiens; aussi, le poids relatif de la glace et de l'emballage, comparé au poisson dans chaque caisse. On a reçu des réponses qui, je crois, devraient aussi être imprimées.

20 mars 1916.
Salle 301.

W. S. STOUT,
Président de la compagnie des messageries Dominion,
Toronto, Ont.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre témoignage rendu le comité de la Marine et des Pêcheries il y a quelques jours, le président du comité m'a prié de vous demander pour quelles denrées votre compagnie offre des taux de wagonnées pour le transport de la Nouvelle-Ecosse à des endroits tels que Montréal, Toronto, &c. A ce sujet, aurez-vous la bonté de donner les taux par wagonnées et par consignations moindres qu'une wagonnée?

Je serais bien aise d'avoir ces renseignements aussitôt qu'il vous sera possible de me les procurer.

Sincèrement à vous,
THOS. S. HOWE,
Greffier du comité.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES DOMINION,
BUREAU DU PRÉSIDENT ET DU GÉRANT GÉNÉRAL,
TORONTO, CANADA, 25 mars 1916.

M. THOS. S. HOWE,
Greffier du comité,
Chambre des Communes, Salle 301,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 20 mars, je dois dire qu'en examinant nos archives, je n'ai trouvé qu'un seul cas de taux par wagonnée entre des endroits situés dans la Nouvelle-Ecosse et des endroits dans Québec et Ontario. Il s'agit d'un taux sur des homards, de $1.50 par 100 livres poids net, minimum, 20,000 livres par wagonnée, de Mulgrave à Montréal. Le taux par consignations moindres qu'une wagonnée entre les mêmes points est de $1.75 par 100 livres, poids net.

Ces taux étaient en vigueur à la compagnie Canadienne des messageries lorsque votre compagnie a étendu son service sur les chemins de fer de l'Etat. On ne nous a pas informé, et nous ne croyons pas que des consignations aient jamais été expédiées à ce taux de wagonnées par notre compagnie.

Sincèrement à vous,

W. S. STOUT,
Président et gérant général.

CHEMINS DE FER CANADIENS DE L'ETAT,
MONCTON, N.-B., 23 mars 1916.

(A Ottawa.)

THOS. S. HOWE, Esq.,
Greffier du comité de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Lorsque j'ai comparu devant le comité spécial permanent de la Chambre des Communes du Canada sur la Marine et les Pêcheries, le 9 courant, j'ai été prié de me procurer et de vous transmettre des renseignements au sujet des taux sur le poisson frais de Mulgrave à Boston, par convois de marchandises et aussi par messageries.

Par convois de marchandises, les taux sont comme suit:—

Parcours total par voie ferrée, *via* Saint-Jean—
Wagonnées, 40c. par 100 livres.
Consignations moindres qu'une wagonnée, 58c par 100 livres.

Par la St. John & Eastern S.S. Co.—
Wagonnées, 35c. par 100 livres.
Consignation moindres qu'une wagonnée, 86 par 100 livres.

Par Truro, C.D.A. et Yarmouth—
Wagonnées, 61c. par 100 livres.
Consignations moinlre qu'une wagonnée, 86c. par 100 livres.

Le poids minimum des consignations par wagonnées étant de 24,000 livres dans chaque cas.

ANNEXE No 3

La compagnie des messageries *Dominion* m'a informé que ses taux sont les suivants:—

Parcours total par voie ferrée, *via* Saint-Jean—

Wagonnées, minimum, 20,000 livres, $1.95 par 100 livres.

Consignations moindres qu'une wagonnée, minimum, 20,000 livres, $2.25 par 100 livres.

Par Truro, Yarmouth et bateau—

$1.35 par 100 livres, n'importe quelle quantité.

Sincèrement à vous,

C. A. HAYES,
G. M. T.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 18 mars 1916.

M. H. E. MACDONELL,
Sous-chef du mouvement des marchandises, Ch. de f. P.-C.,
Montréal, Can.

CHER MONSIEUR,—Le témoignage que vous avez rendu devant le Comité de la Marine et des Pêcheries, il y a un ou deux jours, n'a pas encore été imprimé. Je vous écris après en avoir examiné la copie dactylographiée, relativement aux renseignements que vous avez obligeamment promis de fournir et qui pourraient faire partie de votre témoignage. Nous serions bien aise de les recevoir aussitôt que possible afin de pouvoir les faire imprimer avec le procès-verbal, l'audition de la preuve devant être close dans quelques jours.

Lorsque votre propre témoignage sera imprimé, une copie vous en sera expédiée par le greffier.

J'inclus un mémoire donnant les détails de ce que vous devrez fournir.

Sincèrement à vous,

C. JAMESON,
Président.

MÉMOIRE DES DÉTAILS QUI DOIVENT ÊTRE FOURNIS.—COMITÉ DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

Les taux par wagonnées et par consignations moindres qu'une wagonnée à partir d'Halifax jusqu'à Québec et Montréal, Toronto, Hamilton, London, Windsor, Winnipeg, Calgary et Vancouver.

Moindres qu'une wagonnée de Yarmouth et Digby aux endroits ci-dessus.

Wagonnées et moindres qu'une wagonnée de Vancouver aux villes des prairies, à Toronto et à Montréal.

Situation des glacières de ravitaillement.

Frais de camionnage aux principaux points.

Quantité de poisson des provinces maritimes à Québec et Montréal, etc., wagonnées et moindres que wagonnées durant 1914 et 1915.

Raison pour laquelle on ne donne pas les taux de consignations moindres qu'une wagonnée pour le transport à des points à l'ouest de Montréal.

CIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN,
MONTRÉAL, 20 mars 1916.

A l'hon. C. JAMESON, député fédéral,
Président du comité spécial permanent,
Marine et Pêcheries,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'accuse, avec remerciements, réception de votre lettre du 18 courant, et je vais immédiatement préparer et vous expédier des relevés et des réponses aux questions contenues dans votre mémoire.

Je dois dire que, bien que nous puissions vous fournir promptement des réponses aux questions, il nous sera impossible de vous donner, d'ici à quelque temps, un état de la quantité de poisson expédié des Provinces maritimes à Montréal, Québec, etc., durant 1914 et 1915. De fait, cela prendra tellement de temps qu'il faudra, je le crains, publier cela plus tard, comme supplément à mon témoignage.

Je vais, cependant, m'efforcer d'avoir ce relevé le plus tôt possible.

Très sincèrement à vous,

H. E. MACDONELL,
Sous-chef du mouvement des marchandises.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-inclus un relevé des taux sur le poisson, wagonnées et consignations moindres qu'une wagonnée, tel que requis, d'après le mémoire que vous m'avez envoyé avec votre lettre du 18 courant.

Nous avons indiqué les taux par wagonnées à partir de Digby et de Yarmouth, de même que les taux pour les consignations moindres que les wagonnées.

En ce qui concerne la situation des glacières de ravitaillement, j'inclus copie de notre tarif E-2669, et je vous renvoie à la page 4 de ce tarif, laquelle contient une liste imprimée des glacières régulières de ravitaillement et des glacières d'urgence.

En ce qui concerne les frais de camionnage, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse une copie de notre tarif E-2433, lequel indique les frais à divers endroits de camionnage dans Ontario et Québec.

On nous a demandé pour quelle raison l'on ne donne pas les taux des consignations moindres qu'une wagonnée pour les endroits à l'ouest de Montréal. En réponse, je dois dire que ces taux sont disponibles, et je présume que vous voulez parler de notre tarif E-2455, copie ci-annexée, lequel traite des taux de denrées sur les wagonnées seulement de poisson frais, d'une façon générale. Cependant, nous nous sommes servis du tarif pour indiquer des taux spéciaux sur le poisson frais et congelé, et sur le poisson fumé, séché et saumuré jusqu'à Montréal, Québec et Lévis, et dans chaque cas nous indiquons les prix des denrées ainsi que les prix par wagonnées.

Je dois expliquer que les poissons frais ou congelé ne peuvent guère être maniés d'une façon satisfaisante par convois de marchandises en quantités moindres qu'une wagonnée jusqu'à des endroits au delà de Montréal, Québec et Lévis, en aucun temps de l'année, tandis que jusqu'à ces trois endroits, les taux des denrées par consignations moindres qu'une wagonnée sont disponibles, mais, naturellement, durant la saison d'été, sujettes à la réfrigération, qu'il faudrait préparer si cela était possible et, comme il a été dit à l'audience: à la réfrigération que le gouvernement avait organisée la dernière saison entre Saint-Jean et Montréal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. E. MACDONELL,
Sous-chef du mouvement des marchandises.

ANNEXE No 3

MÉMOIRE des taux sur le poisson—wagonnées et moins que wagonnées—à partir de Vancouver, C.-B.

À	Séché, fumé, salé.		Saumuré, salé.		Frais, congelé.	
	W.	M.q.W.	W.	M.q.W.	W.	M.q.W.
Calgary	85	*125	* 84	* 94	* 94	*188
Edmonton	85	*145	* 97	*108	105	*216
Moosejaw	85	*167	*112	*125	125	*249
Regina	85	*169	*115	*128	125	*255
Saskatoon	85	*167	*115	*126	125	*251
Brandon	85	*179	85	140	125	*281
Winnipeg	85	*180	85	*143	*143	*287
Toronto, Montréal	85	*232	95	*184	150	*362

* Taux de classe.

BUREAU DU TARIF DES MARCHANDISES,
MONTRÉAL, 23 mars 1916.

MÉMOIRE des taux sur le poisson—wagonnées et moins que wagonnées—d'Halifax, Digby et Yarmouth, N.-E.

De Halifax à	Frais ou congelé.			En conserves, salé, séché, ou fumé.			Saumuré.			Congelé, salé ou fumé
	W.		M.q.W.	W.		M.q.W.	W.		M.q.W.	W. mêlé. Min. 24,000 livres.
Québec	24,000 liv.	26	35	30,000 liv.	24	35		20	28	
Montréal		26	35		24	35		20	28	
Toronto		33	x 66		x 33	x 50	30,000 liv.	*28	x 41	33
Hamilton	20,000 liv.	34	x 68		x 34	x 51		*29	x 43	34
London		38	x 76	24,000 liv.	x 38	x 57		*33	x 48	38
Windsor		x 49	x 78		x 39	x 59		x 39	x 49	
Winnipeg	24,000 liv.	x 97	x182		x 80	x125	24,000 liv.	x 80	x 97	
Calgary		x161	x310		x137	x211		x137	x161	
Vancouver		155	x384	30,000 liv.	†110	200	36,000 liv.	110	200	
De Digby à										
Québec		27	x 76½	24,000 liv.	22	x 58½		x 22	x 49½	27
Montréal		27	x 76½		25	x 57½	30,000 liv.	x 22	x 47½	27
Toronto	20,000 liv.	37	x 86½		37	x 65½		x 33	x 55½	37
Hamilton		38	x 88½		38	x 67½		38	x 56½	38
London		42	x 96½	24,000 liv.	42	x 73½	24,000 liv.	42	x 61½	42
Windsor		44	x100½		44	x 76½		44	x 63½	44
Winnipeg		x109	x200		x 84	x133	30,000 liv.	x 84	x109	
Calgary	24,000 liv.	x165	x328		x141	x219		x141	x170	
Vancouver		168	x402	36,000 liv.	‡115	210	36,000 liv.	115	x207	
De Yarmouth à										
Québec		32	x 80½		27	x 59½		27	x 50½	32
Montréal		32	x 78		30	x 57	30,000 liv.	30	x 48	32
Toronto	20,000 liv.	42	x 90½		42	x 68½		38	x 57½	42
Hamilton		43	x 92½	24,000 liv.	43	x 70½		43	x 58½	43
London		47	x100½		47	x 76½	24,000 liv.	47	x 63½	47
Windsor		49	x102		49	x 77		49	x 66½	49
Winnipeg		x110	x204		x 91	x139	30,000 liv.	x 91	x110	
Calgary	24,000 liv.	x174	x332		x148	x225		x148	x174	
Vancouver		169	x406	36,000 liv.	§122	216	36,000 liv.	122	x211	

* Poisson en conserves, W. Min 60,000 livres. † 95c. ‡ 100. § 107c. x Taux de classe. * S'applique aussi au poisson salé.

BUREAU DU TARIF DES MARCHANDISES,
MONTRÉAL, 23 mars 1916.

LISTE DES GLACIÈRES DE RAVITAILLEMENT RÉGULIÈRES.

Pour les instructions au sujet de la manutention des produits périssables dans des réfrigérants munis de glace et dans des wagons ventilés, voir la circulaire du surintendant du service des wagons n° 254, datée du 30 mars 1914.

Division de l'Est—
Mégantic, Qué.
Newport, Vt.
Smith's-Falls, Ont.
Division de l'Ontario—
Havelock, Ont.
Trenton, Ont.
West-Toronto, Ont.
Division du lac Supérieur—
North-Bay, Ont.
White-River, Ont
Cartier, Ont.
Division du Manitoba—
Fort-William, Ont.
Winnipeg, Man.
Broadview, Sask.
Brandon, Man.
Souris, Man.
Bredenbury, Sask.
Division de la Saskatchewan—
Sutherland, Sask.
Hardisty, Alta.
Moosejaw, Sask.
Swift-Current, Sask.
Medicine-Hat, Alta.
Division de l'Alberta—
Calgary, Alta.
Lethbridge, Alta.
Cranbrook, C.-B.
Strathcona, Alta.
Division de la Colombie-Britannique—
Field, C.-B.
Revelstotke, C.-B.
Kamloops, C.-B.
North-Bend, C.-B.
Nelson, C.-B.
Vancouver, C.-B.
Lac Okanagan, C.-B.

EMBRANCHEMENTS DES GLACIÈRES D'URGENCE.

Division de l'Atlantique—
Edmundston, N.-B.
Woodstock, N.-B.
Brownville-Jct., Me.
St. Andrews, N.-B.
St. John, N.-B.
Division de l'Est—
Warden, Qué
Sutton, Qué.
Farnham, Qué.
Montréal, Qué.
Sorel, Qué.
Outremont, Qué.
Québec, Qué.
Ottawa, Ont.
Division de l'Ontario—
Teeswater, Ont.
Owen-Sound, Ont.
London, Ont.
Elora, Ont.
Windsor, Ont.
(Les consignations peuvent être munies de glace, dans des proportions limitées, lorsque des arrangements spéciaux ont été faits.)
Division du lac Supérieur—
Sudbury, Ont.
(Pour consignations à des endroits sur l'embranchement du Sault et *vice versa.*)
Chapleau Ont
Schreiber, Ont.
Division du Manitoba—
Kenora, Ont.
Portage-la-Prairie, Man.
Napinka, Man.
Minnedosa, Man.
Division de la Saskatchewan—
Regina, Sask.
Wynard. Sask.
Division de l'Alberta—
Macleod, Alta.
Division de la Colombie-Britannique—
Sicamous, C.-B.
Arrowhead, C.-B.
Nakusp, C.-B.
Roseberry, C.-B.
Castlegar, C.-B.
Rossland, C.-B.
Robson, C.-B.

LISTE DES STATIONS D'INSPECTION.

Toutes les stations de renouvellement de la glace et toute station où une consignation réfrigérée ou ventilée est reçue d'une ligne étrangère ou livrée à une ligne étrangère; aussi les endroits suivants:—

Division de l'Atlantique—
West St. John, N.-B.
Division de l'Est—
Hochelaga, Qué.
Trois-Rivières, Qué.
Division de l'Ontario—
Hamilton (ou Aberdeen).
Division du lac Supérieur—
Sudbury, Ont.
(Pour consignations de l'ouest à des points de l'embranchement du Sault et *vice versa.*)
Sault-Sainte-Marie, Ont.
Chalk-River, Ont.
Webbwood, Ont.

ANNEXE No 3

Division du Manitoba—
Ignace, Ont.
La Rivière, Man.
Miniota, Man.
Arcola, Man.
Neudorf, Sask.
Division de la Saskatchewan—
Saskatoon, Sask.
Wilkie, Sask.
Weyburn, Sask.
Estevan, Sask.
Lanigan, Sask.

Division de l'Alberta—
Nid-de-Corbeau, C.-B.
Sidar, C.-B.
Red-Deer, Alta.
Lacombe, Alta.
Wetaskiwin, Alta.
Camrose, Alta.
Division de la Colombie-Britannique.
Mission, C.-B.
Grand-Forks, C.-B.
New-Westminster, C.-B.
Victoria, C.-B.

Les taux publiés dans les éditions de tarifs de transport des marchandises par notre compagnie ne comprennent pas le camionnage.

Aux stations mentionnées ci-dessous, le service de camionnage est fait par les agents de camionnage de la compagnie, et le prix de ce service est tel que décrit ci-dessous. Il faut que ce prix soit payé par le consignataire ou, dans le cas où le transport est payé d'avance, par l'expéditeur, en sus des frais de transport.

Sur les marchandises de 1ère, 2ème, 3ème, 4ème et 5ème classes, régies par la classification canadienne du transport des marchandises n° 16 (G. C. Ransom, agent, I.C.C. No. 1), ses suppléments, ou publications subséquentes (sauf tel que noté ci-dessous).

4 cents par 100 livres.

Atwater	Qué.	Montréal	Qué.
Mile-End	"	Saint-Henri	"

3½ cents par 100 livres.

Don	Ont.	West Toronto	Ont.
North Toronto	"	Toronto	"
Parkdale	"		

3 cents par 100 livres.

Chatham	Ont.	Thamesville	Ont.
Guelph	"	Ottawa	"
Hamilton	"	Saint-Hyacinthe	Qué.
Kingston	"	Saint-Thomas	Ont.
London	"	Trois-Rivières	Qué.
Bothwell	"	Tilbury	Ont.
Glencoe	"	Windsor	"
Newbury	"		

Prix minimum de transport sur une seule consignation, 20 cents.

Les marchandises transportées d'après la classification canadienne des marchandises et considérées comme étant d'une classe inférieure à la cinquième, ainsi que les marchandises transportées comme appartenant à d'autres catégories susceptibles de comprendre la classe 5 ou des classes plus élevées, mais plus basse que la 5e classe de classification canadienne de marchandises, sont absolument exclues du camionnage.

Le prix du camionnage des marchandises sera perçu sur les marchandises ayant droit au camionnage, selon la base du poids adoptée par la compagnie du chemin de fer.

OTTAWA, 27 mars 1916.

Lockeport Cold Storage Company,
Lockport, N.-E.

Maritime Fish Company,
Canso, N.-E.

H. B. SHORT,
Digby, N.-E.

Le président du comité de la Marine et des Pêcheries, maintenant occupé à faire une enquête sur l'augmentation des prix des aliments de provenance maritime, m'en-

joint de vous prier de vouloir bien me transmettre une lettre télégraphique donnant la moyenne du coût de la glace, de l'emballage et de la main-d'œuvre en ce qui concerne l'expédition du poisson frais aux marchés canadiens; aussi le poids relatif de la glace et de l'emballage comparé à celui du poisson.

THOS. S. HOWE,
Greffier du comité.

(Télégramme.)

LOCKEPORT, N.-E., 24 mars.

THOMAS S. HOWE,
Greffier du comité, Ottawa, Ont.

Moyenne du coût de la glace, 5 cents, emballage, $1, main-d'œuvre, 10 cents, coût nécessaire pour expédier 450 livres de poisson. La caisse pèse 75 livres; la glace, 75 livres pour 450 livres de poisson.

LOCKPORT COLD STORAGE CO.

(Télégramme.)

THOMAS S. HOWE,
Greffier du comité d'enquête, Marine et Pêcheries,
Ottawa.

Votre télégramme du 21. Moyenne du coût: glace, 10 cents, emballage, 35 cents, main-d'œuvre, 10 cents par 100 livres de poisson. Environ 50 livres de glace et 30 livres d'emballage pour 100 livres de poisson.

MARITIME FISH CORPORATION LTÉE.

(Télégramme.)

DIGBY, N.-E., 28 mars.

THOS. S. HOWE,
C. des C.

Télégramme reçu. Coût moyen de la caisse ordinaire de 300 livres de poisson frais, telle qu'expédiée aux marchés canadiens, 90 cents; glace, 20 cents; main-d'œuvre et camionnage, 30 cents; poids moyen de l'emballage, 65 livres; glace, 100 livres; poisson, 300 livres. En expédiant d'ici, nous nous servons principalement de barriques contenant environ 200 livres de poisson; 65 livres de glace; poids de la barrique, 20 livres. La barrique coûte 35 cents; la main-d'œuvre pour l'emballage, environ 12 cents; la glace coûte 13 cents.

H. B. SHORT.

M. F. R. BAKER est appelé et, ayant prêté serment, il est interrogé comme suit:—

Par le Président:

Q. Etes-vous le chef de cuisine au Château Laurier?—R. Non, l'agent pourvoyeur.
Q. Depuis combien de temps exercez-vous cette fonction?—R. Presque un an.

[M. Baker.]

Q. Voulez-vous dire au comité où vous achetez le poisson frais que l'on sert à votre hôtel?—R. Nous en achetons des vendeurs locaux—Lapointe et Matthews-Blackwell. Pour certains poissons, nous allons jusqu'à New-York.

Q. En quelles quantités achetez-vous?—R. Cela dépend du nombre de clients que nous avons.

Q. Et aussi, de la saison de l'année, je suppose?—R. Et de la saison de l'année.

Q. Vous avez, naturellement un système de réfrigération pour conserver le poisson?—R. Oui, nous en avons un.

Q. Quelles variétés de poisson vous procurez-vous à New-York?—R. Quelques-unes des variétés de poissons du midi, que nous ne pouvons nous procurer ici, au Canada.

Q. Constatez-vous que vos hôtes manifestent une préférence pour le poisson d'eau salée, comparativement au poisson des lacs?—R. Je ne le saurais dire. Cela dépend de l'espèce de poisson frais que nous avons durant la saison.

Q. Vous vous servez du poisson des lacs canadiens?—R. Oui.

Q. Toujours, quand vous pouvez vous en procurer?—R. Quand nous le pouvons.

Q. Que dites-vous du poisson de l'est, de l'Atlantique?—R. Nous nous en servons durant toute l'année.

Q. Le recevez-vous en assez bon état?—R. Nous tâchons de l'avoir en aussi bon état que possible. Peu nous importe le prix que nous le payons.

Q. Constatez-vous parfois que la quantité du poisson s'est détériorée?—R. Parfois, en route.

Q. Je suppose que vous ne savez pas de quoi cela dépend, si cela provient d'une réfrigération défectueuse?—R. En général, la réfrigération a été défectueuse, et aussi, parfois, il y a eu des retards dans l'expédition.

Q. Il est plus difficile de faire cuire et de servir du poisson que de faire cuire et de servir des viandes à la satisfaction du public?—R. Oui.

Q. Quelle en est la raison?—R. D'abord, il faut que le poisson soit absolument frais pour qu'il soit servi d'une manière un peu appétissante. Le poisson dont la fraîcheur laisse à désirer laisse toujours une certaine odeur après la cuisson, et en général, le client n'aime pas cela.

Q. D'après l'expérience que vous avez acquise à Ottawa, croyez-vous que les conditions en ce qui concerne le commerce du poisson de l'Atlantique soient satisfaisantes?—R. Pas toujours; non, monsieur.

Q. Croyez-vous que cela soit dû au manque de réfrigération convenable, et au fait que le poisson n'est pas livré promptement?—R. Cela est parfois dû à une réfrigération trop intense, lorsqu'il s'agit du poisson congelé qui a été tenu en entrepôt depuis plusieurs mois. Lorsque nous pouvons nous en dispenser, nous n'achetons pas ce poisson-là, mais il arrive parfois qu'il n'y a pas de poisson frais sur le marché. Alors, il nous faut acheter du poisson entreposé. Si le poisson a été entreposé et n'a jamais été sorti de l'entrepôt, il est en bon état. Mais il arrive parfois que ce poisson a dégelé et a été remis dans le réfrigérant. C'est alors que le poisson se gâte.

Q. Alors, pour conserver le poisson congelé en bon état, et le rendre plus appétissant pour le consommateur, il faudrait le tenir dans un réfrigérant et dans quelque endroit où il serait en même temps exhibé aux regards des consommateurs?—R. Précisément.

Par M. Sinclair:

Q. Combien de temps pouvez-vous conserver le poisson avant qu'il commence à se détériorer?—R. Tant qu'il reste congelé. Durant plusieurs années.

Q. Trouvez-vous que la saveur du poisson congelé est satisfaisante?—R. Elle l'est, si le poisson a été conservé congelé dans la glace sans aucune variation de la température; mais lorsque la température varie ou lorsqu'il dégèle, le poisson perd immédiatement de sa qualité.

[M. Baker.]

Q. Mais la saveur du poisson congelé n'est jamais aussi bonne que celle du poisson fraîchement pêché?—R. Elle n'est pas précisément aussi bonne que celle du poisson qui vient d'être pris, mais le poisson, s'il est conservé de cette manière, est aussi bon que le poisson frais.

Q. Avez-vous eu quelque expérience en ce qui concerne la saveur du poisson pris et servi durant la même matinée?—R. Non; sauf que——

Q. Vous n'avez jamais vu un maquereau cuit immédiatement au sortir de l'eau?—R. Non; excepté quand j'étais jeune et que je les prenais moi-même.

Q. Vous connaissez la différence entre le goût d'un pareil maquereau et celui d'un maquereau pêché depuis deux ou trois jours?—R. Oui, je la connais, mais lorsqu'un maquereau vient d'être pêché, s'il est immédiatement congelé, il conserve néanmoins sa saveur. Cela a été prouvé plus d'une fois dans la ville de New-York. Il y a, dans cette ville, des outillages où l'on peut conserver du poisson dans ces conditions. Rien n'est plus difficile à conserver en excellent état que le coryphène, mais il est congelé presque immédiatement après sa sortie de l'eau, surtout en hiver, et il est parfois mis sur le marché lorsqu'il a été sur la glace durant un an ou plus.

Q. Qu'entendez-vous par l'expression "congelé dans la glace"?—R. Il y a un certain procédé qui consiste à laisser le poisson dans l'eau froide et à faire prendre la glace tout autour, pour le conserver.

M. Found: Procédé connu sous le nom de glaçage.

Le Témoin: Oui, de glaçage.

Par M. Sinclair:

Q. Ce procédé est-il préférable à celui de faire geler le poisson dans une glacière ordinaire?—R. Il est certainement de beaucoup meilleur.

Q. Vous procurez-vous du poisson frais qui ne soit pas gelé du tout?—R. Quelquefois.

Q. Je veux dire du poisson de la côte de l'Atlantique ?—R. Nous nous en procurons, surtout en été. Presque tout le poisson que nous nous procurons en été est frais; il y a seulement trois ou quatre jours qu'il a été capturé.

Q. Vous voulez dire du poisson mis dans la glace concassée, mais non du poisson gelé?—R. Oui, mis dans la glace concassée mais non du poisson gelé.

Q. Le poisson de ce genre est-il meilleur?—R. Oui, certainement; mais on ne peut pas toujours se le procurer. En hiver, on ne peut pas se le procurer. Le poisson gèle en transit parce que les compagnies de chemins de fer n'ont pas ce qu'il faut pour l'empêcher de geler.

Q. Les marchands vendent-ils le poisson prêt à la cuisson?—R. Oui, quand vous leur demandez de le faire; mais ils ne le préparent pas pour nous.

Q. Pourquoi ne vous procurez-vous pas le poisson préparé de cette manière?—R. Parce que nous sommes mieux outillés que nos vendeurs. Puis nous avons un cuisinier expérimenté qui s'y connait dans ce genre de besogne.

Q. Quelles sortes de poissons de l'Atlantique employez-vous?—R. Toutes les sortes que nous pouvons nous procurer.

Q. Vendez-vous du poisson plat?—R. Non.

Q. Pourquoi, parce qu'on n'en demande pas?—R. Précisément parce qu'on n'en demande pas. En général, le public ignore la grande variété des poissons qui existent. Le seul poisson qu'il connaisse est le commun tel que la morue, l'aiglefin et le flétan, et ce sont ces poissons-là que les gens demandent quand ils entrent dans une salle à manger. Quand vous leur suggérez un poisson moins connu, un beau poisson frais, ils vous répondent: "Je ne le connais pas, je préfère avoir de la morue, de l'aiglefin ou du flétan."

Q. Vous ne faites donc pas de propagande?—R. Nous en faisons, mais le peuple ne semble pas vouloir toujours suivre notre avis; il s'en tient à son opinion.

Q. N'avez-vous jamais essayé le carrelet?—R. Oui, nous en avons essayé.

[M. Baker.]

Q. Comment a-t-il été apprécié?—R. Très bien. Ce poisson, bien que venant de l'est, a été acheté à Toronto. On l'a d'abord expédié directement à Toronto, puis nous en avons fait venir ici à Ottawa.

Q. Il fut d'abord envoyé de la côte de l'Atlantique?—R. Oui, de la côte de l'Atlantique.

Q. Vous ne vous procurez pas généralement votre poisson *via* Toronto?—R. Non, mais c'était à une époque où personne en ville n'avait de ce carrelet; aussi, avons-nous dû l'acheter à Toronto.

Q. Le carrelet est-il un poisson nouveau ici?—R. Bien, peu de personnes semblaient en avoir entendu parler auparavant.

Q. Mais vous êtes d'avis que ce poisson serait très apprécié du public si le public le connaissait mieux?—R. Oui, certes.

Q. Employez-vous du poisson salé?—R. Oui.

Q. Du hareng?—R. Oui, quelque peu.

Q. De quelle manière vous est-il expédié?—R. En caques de petite dimension.

Q. D'où vient-il?—R. De la côte.

Q. Combien peuvent peser ces caques?—R. Environ dix ou quinze livres.

Q. Combien payez-vous pour une de ces caques?—R. Cela dépend des genres de poissons. Ainsi, nous ne payons le hareng que quatre à cinq cents par livre. Le prix s'élève jusqu'à 25 ou 30 cents dans le cas du maquereau salé que nous nous procurons à New-York.

Q. Vous n'achetez pas vos harengs à la fabrique?—R. Non. La quantité serait trop considérable pour nous.

Q. Vous déclarez que parfois le poisson ne vous parvient pas en bon état. Que voulez-vous dire par cela?—R. Parfois, dans le transport du poisson, de la côte ici, par un temps froid comme celui que nous avons aujourd'hui, le poisson gèle et il est gelé lorsqu'il arrive ici. Les vendeurs locaux le mettent en entrepôt frigorifique, mais il dégèle et se gâte. Le vendeur, pour vendre sa marchandise, fait regeler le poisson et tente de s'en débarrasser de cette manière.

Q. Est-ce qu'il se gâte par ce procédé?—R. Certainement.

Q. Quand il dégèle et qu'on le fait regeler?—R. Oui.

Q. Votre opinion est que si vous pouviez vous procurer le poisson gelé et le garder dans cet état, sa qualité n'aurait aucunement à souffrir?—R. Oui; si l'on pouvait se le procurer gelé, à l'endroit où il est expédié, et le conserver tel jusqu'à ce qu'on l'utilise, ce poisson garderait sa saveur naturelle tout comme si l'on s'était procuré du poisson frais de la côte.

Q. Vous pensez que le mettre dans une glacière serait une bonne méthode?—R. C'en serait une bonne, mais pas aussi efficace que de faire geler le poisson dans l'eau.

Q. Je suppose que vous faites venir votre poisson par messagerie?—R. Nous achetons la plus grande quantité de notre poisson des poissonniers locaux.

Q. Quel prix payez-vous pour l'aigrefin?—R. Actuellement, nous payons 12 et 13 cents la livre. C'est-à-dire que pour du poisson réellement frais, il nous faut payer jusqu'à 12 et 13 cents. Cela dépend aussi de la fluctuation du marché. Quelquefois nous pouvons acheter de l'aigrefin pour 6 ou 7 cents.

Q Donnez-vous des commandes à Montréal?—R. Non.

Q. Où vous le procurez-vous?—R. Chez les marchands locaux, à Ottawa.

Q. Savez-vous où ils se le procurent?—R. Oui. Nous savons qu'ils se le procurent en grande partie directement de la côte.

Q. Vous êtes d'avis que les poissonniers locaux ne sont pas très bien outillés?—R. Je ne peux pas dire cela, car je n'ai jamais visité minutieusement leurs établissements.

Q. Il arrive souvent que le poisson ne vous parvient pas en très bon état?—R. Il faut qu'il nous parvienne en bon état, autrement nous le retournons. Lorsque le poisson arrive à l'hôtel, il est examiné, et si on trouve qu'il n'est pas ce qu'il devrait être, on le retourne immédiatement. Nous n'acceptons que le bon poisson. Mais il arrive quel-

[M. Baker.]

quefois qu'en recevant du poisson gelé, on ne puisse pas dire s'il est réellement bon avant qu'il ait dégelé; et alors c'est trop tard pour le retourner.

Q. Trouvez-vous que le poisson des lacs arrive en meilleur état que le poisson de la côte?—R. Oui, car la distance à parcourir n'est pas aussi longue.

Q. Quel genre de poissons recevez-vous des lacs?—R. Quand c'est la saison, nous recevons de la truite, du poisson blanc, et la petite truite qui n'est pas encore en saison.

Q. Quel saumon employez-vous?—R. Celui qui se trouve sur le marché. Quelquefois le saumon de Gaspé, ou celui provenant des confins de l'ouest, de la Colombie-Britannique. L'automne dernier nous nous sommes procuré du saumon de la Colombie-Britannique.

Q. Faites-vous toujours vos achats sur le marché local?—R. Toujours, excepté quand nous voulons inscrire une spécialité sur le menu; alors nous nous adressons à New-York. On peut obtenir du poisson plus frais à New-York qu'ici.

Q. Quel est le taux de messagerie de New-York à Ottawa?—R. $1.80 pour 100 livres. C'est assez dispendieux.

Q. Cela comprend-il la caisse et la glace?—R. Oui. Nous ne payons pas pour la caisse et la glace.

Q. Elles viennent gratuitement? Vous ne payez que pour le poisson?—R. Oui, pour le poisson seulement; mais, naturellement, il nous faut payer pour le poids de la glace et de la caisse. Il y a autre chose; les frais de douane sont assez élevés; ils atteignent presque le tiers de la valeur du poisson.

Q. Je pensais que vous n'aviez pas à payer pour le poids de la caisse et de la glace?—R. Nous payons les frais de transport par le fret.

Q. C'est ce à quoi je voulais en venir.—R. Quelquefois nous ne recevons que 50 livres de poisson; cependant la caisse pèsera 100 ou 120 livres.

Q. Et vous payez pour les 100 livres?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Found désire poser une question.

M. FOUND: Je ne vois pas très bien ce que vous voulez dire par du poisson gelé dans l'eau. Est-ce un autre procédé que celui de la congélation dans les entrepôts frigorifiques?

Le TÉMOIN: Je vais vous donner un exemple. A New-York, il y a plusieurs endroits où le poisson arrive; on le lave puis on le met dans une petite cuvette; celle-ci, une fois remplie, est placée dans un congélateur.

M. FOUND: Cela produit à peu près le même effet que ce procédé connu sous le nom d'englacement alors que dans un appareil semblable à une glacière ordinaire, on porte le poisson à une certaine température, on le jette ensuite dans une cuvette remplie d'eau courante, puis on le remet immédiatement dans la glacière où on le recouvre de glace afin d'empêcher l'évaporation. Puis je pense qu'on ne s'est pas compris en ce qui concerne la livraison de poisson gelé et de poisson frais. Le Comité doit-il comprendre que vous pouvez commander du poisson frais, mais qu'avant la livraison, il gèle en transit de sorte que vous recevez du poisson gelé?

Le TÉMOIN: Cela pourrait se produire dans un temps très froid comme celui que nous avons ici.

M. FOUND: Comment cela pourrait-il se produire alors que le poisson frais est toujours expédié dans la glace?

Le TÉMOIN: Dans une circonstance, du poisson arrivé de New-York a passé la nuit entière ici avant de parvenir à l'hôtel.

M. FOUND: Il avait gelé à Ottawa?

Le TÉMOIN: Oui, quand le poisson est arrivé à l'hôtel, ce n'était qu'un solide bloc de glace.

M. FOUND: Ce poisson avait gelé à partir du moment où il arriva à la gare jusqu'au moment où il fut expédié à l'hôtel. C'était de la mauvaise administration. Du

[M. Baker.]

poisson expédié de la côte et mis dans la glace est, sans aucun doute, du poisson frais. Du poisson gelé est celui qui est expédié dans les wagons ordinaires de fret.

Le TÉMOIN: Je veux dire que cela s'est produit par suite de pénurie d'outillage.

M. FOUND: Ici?

Le TÉMOIN: Ou en transit.

M. FOUND: Le poisson qu'on expédie frais est mis dans la glace et envoyé dans un wagon-messagerie ordinaire ou bien dans un wagon dont la température est telle qu'il est impossible au poisson de geler. Il peut se faire que la glace fonde, mais certainement le poisson ne saurait geler.

Le TÉMOIN: La chose se fait-elle toujours ainsi?

M. FOUND: Elle se fait toujours ainsi lorsqu'on expédie du poisson frais. Le poisson gelé est envoyé de manière à ce qu'il ne dégèle pas en route. On l'expédie dans les wagons ordinaires de fret.

M. LOGGIE: Excepté quand il vient par messagerie.

Par M. Loggie:

Q. J'ai entendu le témoin parler de poisson gelé qui arrivait à destination en mauvais état. Cela ne doit pas être fréquent en hiver?—R. Non, pas en hiver.

Q. Et cela ne saurait se produire du tout en été. Vous ne savez réellement pas si ces marchandises ont été transportées par messagerie ou par fret?—R. Je le sais, car nous spécifions de quelle manière elles doivent nous être expédiées.

Q. Quoi qu'il en soit, avant de recevoir ce poisson chez vous, vous avez constaté qu'il était dégelé. Quand un marchand le reçoit ainsi, il le remet dans l'entrepôt frigorifique, le fait geler de nouveau, et ce n'est pas bien?—R. Précisément.

Q. C'est exactement ce qui s'est produit. Comme question de fait, je sais, d'après expérience personnelle, que le poisson gelé expédié par messagerie perd de sa valeur en route parce qu'on le met dans des wagons chauffés, qu'il dégèle partiellement sinon totalement, et qu'il est plus ou moins bon quand on vous le livre?—R. Cela est dû généralement au fait qu'on emploie de la mauvaise glace.

Q. Il n'est pas question de glace pour le poisson dont je parle. C'est la chaleur du wagon qui provoque le dégel.

Q. Quel saumon employez-vous?—R. Quand c'est la saison, du saumon de Gaspé.

Q. Voulez-vous dire au comité pourquoi vous n'employez pas du saumon de Gaspé toute l'année durant?—R. Quand c'est la saison du saumon, la demande devient plus forte que quand ce n'est pas la saison. Lorsque les gens pensent que le saumon est gelé, c'est-à-dire lorsqu'il est hors saison, ils ne sont pas friands d'en manger. Ils préfèrent avoir du poisson frais quand ils peuvent se le procurer. Que se soit n'importe quel poisson, ils préfèrent toujours l'avoir frais.

Q. Vous voulez dire que le saumon de Gaspé est hors saison alors que le saumon de l'ouest ne l'est pas?—R. Oui.

Q. Mais si vous pouviez vous procurer du saumon de Gaspé toute l'année durant —c'est-à-dire du saumon capturé durant les mois de mai et juin, alors qu'il est réellement en saison et qu'on le met sur la glace immédiatement à sa sortie de l'eau—le préfériez-vous au saumon de l'ouest?—R. Pas quand on peut se procurer du poisson frais de l'ouest.

Q. Le fait qu'il n'est pas du poisson frais le rend moins acceptable?—R. Oui.

Par M. Sinclair:

Q. Le saumon du Pacifique est-il aussi bon que celui de Gaspé?—R. Je crois que le saumon de Gaspé est le meilleur qui soit sur le marché.

Q. C'est-à-dire que la saveur est meilleure?—R. Oui.

Le témoin est renvoyé.

[M. Baker.]

M. E. B. JOHNSON, ayant été appelé et ayant prêté serment, a été examiné comme suit:—

Par le Président:

Q. Vous êtes secrétaire du Club Rideau?—R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien de temps?—R. Depuis trois ans et demi.

Q. Où achetez-vous le poisson frais qu'on sert à votre table?—R. Le poisson frais! Voulez-vous parler du poisson de mer ou du poisson des lacs?

Q. L'un et l'autre?—R. Nous achetons le poisson des lacs ici. Il en est de même du poisson de mer quand nous pouvons nous le procurer à Ottawa. Quelquefois nous le faisons venir de New-York, quelquefois de Boston.

Q. En faites-vous venir de Montréal?—R. Nous en avons acheté à Montréal; mais nous n'en achetons pas généralement.

Q. Quelles sont les quantités que vous êtes obligés d'acheter aux Etats-Unis de manière à satisfaire votre clientèle du club?—R. Une petite quantité. Je veux dire que nous faisons en sorte de n'avoir pas à en acheter beaucoup aux Etats-Unis parce que cela nous revient beaucoup plus cher. C'est plus cher pour le faire venir, et quand nous en faisons venir, c'est plutôt afin de faire de la variété que comme règle générale.

Q. Quelles sont les quantités que vous achetez?—R. De 20 à 60 livres.

Q. Avez-vous un entrepôt frigorifique au club?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous fournir, toute l'année durant, un bon poisson à la clientèle du club?—R. Non. Nous éprouvons quelquefois de grandes difficultés à nous procurer un bon poisson.

Q. Remarquez-vous que certain poisson, quand on vous le livre, a perdu de sa qualité?—R. Oui. Comme question de fait, nous faisons en sorte d'en avoir le moins possible de ce poisson-là. Nous préférons nous passer de poisson plutôt que d'en avoir qui ne soit pas ce qu'il devrait être.

Q. Avez-vous remarqué si les membres du club avaient une préférence soit pour le poisson des lacs ou soit pour le poisson de mer?—R. Bien, oui et non. Voici ce que je veux dire par cela: Supposons qu'on ait une assez grande quantité de poisson de mer et qu'il arrive du poisson frais des lacs, la clientèle le demandera de préférence au premier. Je suis d'avis que dans les circonstances, les gens demanderaient plus vite du poisson frais que du poisson d'eau salée.

Q. Quelle est la proportion de poisson de mer que vous utilisez sur la quantité totale que vous consommez, la moitié ou le tiers?—R. Quand ils sont tous les deux de saison, nous utilisons deux tiers de l'un contre un tiers de l'autre. C'est-à-dire deux tiers de poisson de mer.

Q. Croyez-vous qu'il soit plus difficile afin de le rendre appétissant, de cuire et de servir du poisson que de cuire et de servir une viande?—R. Oui, certainement.

Q. Pour apprêter un poisson, il vous faut un cuisinier plus expérimenté que pour une viande?—R. Le poisson est un aliment que les cuisiniers n'aiment pas beaucoup à préparer. C'est une des objections.

Q. Pourquoi n'aiment-ils pas à le préparer?—R. Il arrive souvent que vous voyez les cuisiniers se promener avec les doigts enveloppés; ils se sont empoisonnés en se piquant avec les arêtes. Les arêtes du doré sont particulièrement dangereuses.

Q. Y a-t-il une autre objection en plus de celle dont vous venez de parler?—R. Non, je crois que c'est la seule.

Q. L'odeur que jette le poisson quand on l'apprête est-il un empêchement auprès du cuisinier?—R. Non.

Q. Croyez-vous que le système en usage sur le marché au poisson, au Canada, soit bien satisfaisant?—R. Non, il est très défectueux.

Q. D'après votre expérience personnelle, à quoi attribuez-vous cela; avez-vous quelque peu étudié le sujet?—R. La plus grande difficulté qu'on éprouve aujourd'hui est de se procurer de l'églefin ou de la morue d'une certaine grosseur; vous ne pouvez prati-

[M. Johnson.]

quement pas vous les procurer. C'est la même chose pour l'éperlan d'une certaine grosseur; vous ne pouvez pas en avoir.

Par M. Loggie:

Q. Servez-vous du saumon de Gaspé toute l'année durant?—R. Non, monsieur. Nous recevons du poisson d'un homme de Gaspé. Il nous en envoie trois fois par semaine durant la saison ouverte.

Q. Si ce saumon était congelé immédiatement à sa sortie de l'eau et tenu ainsi en parfait état jusqu'à ce qu'il soit livré ici, pourriez-vous en servir toute l'année durant?—R. Je ne crois pas. Comme question de fait, nous évitons d'acheter du poisson gelé. Quand on a servi du saumon frais de Gaspé, puis qu'on est obligé de servir du saumon gelé, je sais de par mon expérience qu'il n'est plus du tout aussi bon.

Q. Je ne vois pas pourquoi il ne devrait pas être aussi bon?—R. Quand nous pouvons nous procurer du poisson frais, nous le faisons de préférence au poisson gelé.

Q. En hiver, servez-vous du maquereau gelé?—R. Non, pas du tout.

Par M. Sinclair:

Q. Quelle espèce de poisson servez-vous?—R. Les trois variétés connues: l'églefin, la morue et le flétan; de l'éperlan et du homard quand nous pouvons nous les procurer. Je dois dire que nous avons essayé de nous procurer de l'éperlan de personnes du Nouveau-Brunswick. Nous leur avons demandé de nous en envoyer et elles l'ont fait; mais l'éperlan était si petit, que nous avons dû cesser d'en commander. Le saumon qui nous vient de Gaspé est un réel succès.

Q. Recevez-vous les homards vivants?—R. Oui.

Q. Non pas bouillis?—R. Non, nous les faisons bouillir vivants.

Q. Arrivent-ils en bon état?—R. Nous avons eu d'excellents résultats cette année. Nous avions l'habitude de nous les procurer de la *Atlantic Fish Company* et ils étaient très satisfaisants; mais je comprends que cette compagnie a discontinué de faire affaire.

Q. La *North Atlantic Fisheries,* d'Halifax, n'est-ce pas?—R. C'est d'Halifax qu'ils nous venaient.

Par M. Loggie:

Q. Avez-vous de la difficulté à vous procurer ici, durant l'hiver, de l'éperlan choisi?—R. Oui.

Q. Je pensais que les Matthews en gardaient tout le temps?—R. Je conviens qu'ils en ont, mais nous avons de la difficulté à nous en procurer qui soit assez gros.

Par M. Sinclair:

Q. Servez-vous du poisson plat de la côte de l'Atlantique?—R. Est-ce ce qu'on appelle la sole?

Q. Oui?—R. Oui, nous en servons. Nous en avons servi chaque fois que nous avons pu nous en procurer.

Q. Cela serait facile de le transporter, n'est-ce pas?—R. Je crois que oui. Nous en avons acheté ici seulement. Nous n'avons jamais tenté de le faire venir nous-mêmes.

Q. Avez-vous plusieurs fournisseurs dans la ville?—R. Nous en avons deux: Matthews-Blackwell et Lapointe. Matthews-Blackwell ont plusieurs magasins et je crois qu'ils fournissent du poisson à quelques marchands détailleurs également.

Q. Dans certains étaux de viande on vend également du poisson—R. Oui.

Q. Si le poisson était vendu préparé à la cuisson, cela ne vaincrait-il pas la difficulté en ce qui concerne l'empoisonnement par les arêtes, dont vous avez parlé?—R. Oui, mais on exigerait de vous un prix plus élevé que pour le poisson, et cela

[M. Johnson.]

nous revient meilleur marché de préparer le poisson nous-mêmes. Nous avons la main-d'œuvre pour le nettoyer, et s'il nous fallait payer un ou deux cents de plus par livre pour du poisson préparé à l'extérieur, cela serait trop dispendieux. Mon expérience est que nous obtenons de meilleurs résultats avec notre système actuel.

Q. A Ottawa, combien payez-vous l'aiglefin frais à la livre?—R. Il nous coûte 12½ cents.

Q. Et la morue, le même prix?—R. Le morue et le flétan, 18 cents. La morue est particulièrement chère actuellement.

Q. Combien payez-vous l'éperlan?—R. Pour le dernier que nous avons acheté, je crois que nous avons payé 18 cents.

Q. La livre?—R. Oui. Nous tenons à en avoir environ trois par livre.

Q. Ainsi, vous aimez à ce que l'éperlan soit gros?—R. Oui.

Q. Je crois, là-dessus, que vous faites erreur. Le meilleur éperlan est le plus petit?—R. C'est ce que ces messieurs de la côte nous disent; mais notre clientèle d'ici aime le gros éperlan.

Q. Il vous est difficile, n'est-ce pas, de vous en procurer constamment?—R. Oui. On peut toujours se procurer les trois variétés de poisson, la morue, l'aiglefin et le flétan; mais souvent, ce n'est pas toujours prudent de les acheter. J'ai vu du poisson offert en vente ici qui n'était pas vendable.

Q. Pensez-vous que la consommation du poisson serait plus considérable s'il vous parvenait en bon état?—R. Je n'ai pas de doute à ce sujet.

Q. Et si l'on pouvait toujours s'en procurer?—R. Oui.

Par M. Loggie:

Q. Servez-vous du maquereau salé au club Rideau?—R. Je puis dire oui, mais je puis dire également non, pas en quantité. Nous servons aussi de la morue salée; mais pas en quantité.

Q. Où vous procurez-vous votre maquereau salé?—R. Quand nous en achetons, nous nous le procurons ici. C'est juste pour dire que nous nous en procurons.

Q. Il y a une grande différence dans la qualité de maquereau salé?—R. Oui. Quand nous nous procurons du maquereau frais, pas trop gros, il y a une demande extraordinaire pour ce poisson; mais l'approvisionnement semble être bien limité s'il faut en juger par la quantité que nous recevons à Ottawa.

Par M. Sinclair:

Q. Vous n'avez pas de difficulté à vous procurer de la morue fumée en bon état?—R. Non, elle est très bonne.

Q. En servez-vous beaucoup?—R. Oui, beaucoup. Nous ne pouvons pas nous procurer de harengs salés.

Q. Pourquoi?—R. Je ne le sais pas; nous ne pouvons pas nous en procurer ici.

Q. Avez-vous jamais essayé les harengs de Digby?—R. Non, nous ne les avons jamais essayés.

M. PAYNE: Combien payez-vous votre morue fumée?

Le TÉMOIN: Dix-huit cents la livre pour de la morue légèrement fumée.

Le témoin est renvoyé.

Le PRÉSIDENT: M. J. L. Payne est ici. Qu'il veuille donc se présenter de nouveau à la barre.

[M. Johnson.]

M. J. L. PAYNE est rappelé et de nouveau interrogé.

Par le Président:

Q. A la fin de votre témoignage tel qu'imprimé au n° 7 de la page 168, vous avez produits certains mémoires du département des statistiques, ministère des Chemins de fer et Canaux. Ces mémoires, tels qu'imprimés, contiennent l'information que vous nous avez donnée?—R. Oui. L'état est celui que je vous ai envoyé ainsi que vous m'avez prié de le faire à la dernière séance.

Q. Permettez-moi de vous demander, M. Payne, pour faire suite à quelques questions qui vous ont été posées relativement au trafic par messagerie au Canada, quelle position tiennent les compagnies de messagerie, au Canada, par rapport à leur propriété par les compagnies de chemins de fer?—R. Les compagnies canadiennes appartiennent toutes aux compagnies de chemins de fer; mais il y a aussi deux ou trois compagnies américaines qui font un peu d'affaires au Canada. Les affaires totales faites par les compagnies de messagerie—c'est-à-dire les affaires qui se rattachent aux compagnies canadiennes—se chiffrent à plus de 90 pour 100.

Q. Vous voulez parler des compagnies de messagerie appartenant aux compagnies de chemins de fer?—R. Oui, des compagnies canadiennes de messagerie appartenant, en grande partie, aux compagnies de chemins de fer.

Q. Appliquez la même question aux conditions qui existent aux Etats-Unis, qu'avez-vous à dire au sujet de leurs compagnies de messagerie?—R. J'ai les faits devant moi et je les ai étudiés avec soin; j'ai pris comme base des estimations, les recettes brutes; j'ai trouvé ainsi 90 pour 100 des recettes brutes des compagnies américaines de messagerie liées à des compagnies qui ne dépendent pas de compagnies de chemins de fer; ainsi la situation est pratiquement le contraire de celle qui existe ici au Canada.

Q. Voulez-vous dire que le taux de base de messagerie aux Etats-Unis serait un critérium équitable pour l'adoption d'un taux semblable au Canada, tenant compte du fait qu'au Canada les compagnies de chemins de fer possèdent les compagnies de messagerie alors qu'aux Etats-Unis les compagnies de messagerie sont propriétés indépendantes des compagnies de chemins de fer?—R. Monsieur le président, j'ai cherché les dossiers de la Commission de commerce entre Etats—et je les ai tous en ma possession depuis le premier rapport émis par la Commission—voici le premier rapport que j'ai apporté avec moi.

Q. Rapport de quelle année?—R. Pour l'année close le 30 juin 1909, et je n'ai trouvé aucun rapport appuyant définitivement la déclaration faite ici devant vous par M. Stout, si j'ai bien compris. Je ne trouve aucun taux de base fixe adopté par la *Interstate Commerce Commission.* Je ne sache pas non plus que la Commission des chemins de fer au Canada ait accepté un taux de base quelconque.

Par M. Sinclair:

Q. Que voulez-vous dire par "taux de base"?—R. J'ai compris que M. Stout avait dit qu'un taux de base acceptable comme taux équitable pour les compagnies de messagerie était le double du taux de fret de première classe, plus un impôt de 25 cents.

Par M. Loggie:

Q. Plus un impôt de 25 cents par 100 livres?—R. Comme les taux dont on parle sont généralement basés sur le poids de 100 livres, je présume que M. Stout a voulu parler du taux aux 100 livres. J'ai cru, monsieur le président, que c'était une partie de mon devoir d'étudier, autant que je pouvais me procurer l'information, cette question des taux de messagerie, la mettant à part des tarifs de messagerie qui ne me sont pas familiers; je n'ai pu trouver aucune loi définitive qui ait été édictée soit par les compagnies de messagerie ou par un tribunal d'enquête, et je suis d'avis qu'aucune loi de ce genre n'aurait pu être édictée.

[J. L. Payne.]

Par M. Sinclair:

Q. Cette loi serait la même pour toutes les compagnies de messagerie des Etats-Unis?—R. Je veux dire ceci, M. Sinclair, qu'en répondant à la question: En quoi consiste un taux équitable de messagerie entre deux endroits donnés? que c'est une chose qui relève entièrement des faits, et qu'elle ne doit pas être particulièrement mesurée d'après une échelle quelconque de taux. Puisque nous traitons de cette question, permettez-moi de citer, comme se rattachant à l'enquête que vous faites en ce moment, une déclaration faite dans le premier rapport de la Commission de commerce entre Etats relativement aux compagnies de messagerie des Etats-Unis; la conclusion en est si manifestement claire qu'il me semble qu'elle devrait être inscrite dans vos dossiers:

> "Par conséquent, prenant en considération les frais d'exploitation d'une compagnie de messagerie, le coût de transport peut être éliminé en grande partie, ce coût étant couvert, autant qu'il s'agit de la compagnie de messagerie, par les sommes qu'elle paye aux porteurs en vertu de ses contrats. Les frais d'exploitation d'une compagnie de messagerie sont les dépenses de levée et de livraison, les salaires et les dépenses des employés qui, sur les trains, protègent les marchandises en transit et en font le déchargement en route; le coût de rechargement aux points de raccordement; les paiements pour perte ou dommages; les frais d'entretien, et les frais généraux. Il est évident, après avoir considéré un moment ces item, que la dépense encourue par une compagnie de messagerie n'augmente pas matériellement en proportion de la distance sur laquelle la marchandise consignée est transportée."

Et je maintiens, monsieur le président, que ceci est évident et parfaitement clair.

Par le Président:

Q. Avant d'aller plus loin, voulez-vous nous dire quel dossier vous nous avez lu?—R. Le premier rapport annuel des statistiques des compagnies de messagerie aux Etats-Unis, tel que publié par la Commission de commerce entre Etats, p. 9, sous la rubrique: "Nature du Service de Messageries".

Par M. Sinclair:

Q. En quelle année?—R. Il a trait à l'année close le 30 juin 1909. C'est une analyse plutôt classique des conditions de la messagerie aux Etats-Unis, et une tentative de mesurer les taux de messagerie. Et je vous assure qu'au meilleur de mon attention et de mon jugement, cela ne m'a conduit à rien de bien défini.

Q. La population des Etats-Unis est-elle en meilleure posture qu'elle l'était avant l'enquête? Y a-t-il eu amélioration?—R. Je ne sais pas, M. Sinclair.

Q. Quelle était l'idée de ce rapport?—R. C'était le commencement d'un système défini de statistiques concernant les compagnies de messagerie. Avant cela, on ne possédait aucune information définie en ce qui concerne les affaires des compagnies de messagerie, tout comme il n'y en avait point jusqu'à ce que nous ayons commencé, en 1911, à obtenir les faits ayant trait à nos compagnies canadiennes de messagerie.

Par le Président:

Q. Antérieurement à 1911, les compagnies canadiennes de messagerie n'étaient pas requises de produire un rapport?—R. Non.

Q. Elles ont été requises d'en produire un depuis cette date?—R. Elles le font, exactement d'après le même système qui prévaut dans les compagnies de messagerie des Etats-Unis. Notre système de statistiques est pratiquement identique au leur.

[J. L. Payne.]

Par M. Loggie:

Q. Pendant que vous en êtes à parler des compagnies américaines de messagerie, pouvez-vous expliquer au comité quels rapports existent entre les compagnies de messagerie "National" et "American" qui font affaire hors de Montréal, à certains points de raccordement au Canada?—R. Si je comprends bien, elles ont modifié ces rapports en moins de quelques mois, c'est-à-dire qu'à venir jusqu'à il y a peu de temps, la compagnie Canadienne de messagerie s'occupait des envois et, quand ces envois devaient quitter le chemin de fer canadien, elle les remettait aux compagnies "National" et "American". Maintenant ces deux dernières compagnies ont leurs bureaux, en propre, à Montréal et livrent elles-mêmes les marchandises. J'ai eu occasion hier d'expédier dix boîtes de maquereau gelé de Montréal à New-Yorq, et au lieu de m'adresser à la *Canadian Express Company,* j'ai fait reconnaître les marchandises, M. Sinclair. Il existe une entente concernant le fonctionnement des compagnies de messagerie: elles me font leur rapport respectif mais elles sont pratiquement une seule et même compagnie.

Q. C'est-à-dire la "National" et l'"American", je comprends cela. Ce que je veux savoir est ceci: quelle relation existe en territoire canadien entre ces compagnies et la *Canadian Express Company* et la *Dominion Express Company?*—R. Vraiment, je l'ignore. Mes fonctions n'exigent pas... je ne devrais pas dire que mes fonctions n'exigent pas que je le sache. Ces compagnies sont requises de me faire rapport concernant tout contrat ou traité qu'elles peuvent conclure pour le transport d'effets de messagerie dans les limites du Dominion du Canada; mais un traité conclu en dehors du Canada ne tombe pas sous ma juridiction.

Q. Vous voulez dire que vous êtes responsable seulement des traités faits au Canada pour le transport des marchandises sur les voies ferrées canadiennes?—R. Si vous désirez avoir cela pour votre propre information, je me le procurerai et vous le ferai parvenir.

Par M. Sinclair:

Q. En examinant ces contrats, vous pouvez vous rendre compte s'il existe une combine entre ces compagnies de messagerie ou une entente temporaire afin de maintenir les taux?—R. Je suis d'avis, M. Sinclair, que je devrais être très prudent en faisant quelque déclaration à ce sujet.

Q. Je crois que c'est très important.—R. Si vous aviez dit: "Y a-t-il une entente temporaire entre ces compagnies?", ma réponse aurait été "oui". Mais quand vous dites "afin de maintenir les taux", ceci est une question au sujet de laquelle je tiens à avoir une information spécifique parce qu'il s'agit ici de l'intégrité des compagnies.

Q. Elles sont anxieuses de maintenir les taux aussi élevés qu'elles le peuvent. En hommes d'affaires, nous conviendrons qu'elles tiennent à cela?—R. Ma réponse serait: Je ne sais pas, M. Sinclair. Il existe une entente temporaire entre les compagnies de messagerie, mais c'est....

Q. Quand un changement s'effectue dans l'une, il s'effectue dans l'autre?—R. La même entente temporaire existe parmi les compagnies de messagerie que parmi les compagnies de chemins de fer. Dans le cas d'un envoi d'un point à un autre par deux ou trois voies ferrées différentes, les compagnies propriétaires de ces voies ont conclu une entente concernant les taux que chaque compagnie devra recevoir pour cet envoi. C'est ce que je veux dire.

Q. Vous voulez dire que les compagnies se consultent l'une l'autre?—R. Non, un tarif temporaire existe en vertu duquel, quand un taux direct est stipulé par une compagnie une certaine proportion de ce taux doit aller aux deux ou trois compagnies comprises dans le mouvement. Est-ce assez clair?

Q. Oui, je vous comprends; mais supposons qu'il y ait deux routes entre Montréal et Toronto et que le Grand-Tronc réduise ses taux, pour le transport, entre deux en-

[J. L. Payne.]

droits, de certaine marchandise: se consulte-t-il avec le Pacifique-Canadien?—R. Si les deux compagnies de chemins de fer avaient dressé quoi que ce soit sous forme de contrat elles seraient obligées, en vertu de la loi des chemins de fer et en vertu d'une demande qui leur est faite par la cédule prescrite, de me mettre au courant de la nature dudit contrat ou de m'en donner copie quand même cette copie ne serait qu'un projet.

Q. Il en serait de même des compagnies de messagerie?—R. Exactement la même chose. L'un des principaux règlements du ministère est qu'on doit lui faire rapport définitivement de tous les traités conclus à l'effet d'altérer les taux.

Par le Président:

Q. Veuillez donc revenir maintenant à la question que je vous posais il y a quelques minutes, à savoir si c'est une proposition équitable d'adopter la base des taux des compagnies américaines de messagerie pour l'appliquer aux compagnies canadiennes, si l'on considère le fait que les compagnies américaines de messagerie n'appartiennent pas aux compagnies de chemin de fer alors que les compagnies canadiennes sont la propriété de compagnies de chemins de fer. En réponse à cela vous avez cité un extrait du rapport de la Commission de commerce entre Etats pour l'année 1909? Est-ce la seule réponse que vous avez l'intention de nous donner?—R. Je crois que je devrais aller un peu plus loin et dire que, tenant compte des conditions qui existent aux Etats-Unis et au Canada, c'est très clair que les compagnies de messagerie au Canada pourraient accorder un taux plus bas.

Q. Quelle serait, d'après vous, ce qu'on pourrait considérer comme étant une différence équitable dans le taux?—R. Je ne sache pas que je puisse lier un pourcentage à cette différence. Cela nécessiterait une somme assez considérable d'un travail minutieux. Mais puisqu'on comprend maintenant avec clarté que les privilèges de messagerie représentent un paiement purement arbitraire contre lequel il n'y a aucune concurrence et qu'une très grande proportion de ce paiement a le caractère d'un profit, un fait comme celui-là porte définitivement sur ce qu'on pourrait appeler un taux raisonnable de messagerie.

Q. Pouvez-vous nous donner un aperçu de la valeur du matériel des compagnies de messagerie au Canada?—R. En chiffres ronds, monsieur le président, la valeur du matériel appartenant aux compagnies canadiennes de mesagerie est d'un million de dollars. Ele est actuellement de $999,564 et se compose comme suit: Chevaux, $203,226; voitures, $290,946; autre matériel, $505,392. Vous voyez que cet autre matériel, non défini, représente pratiquement plus que les deux autres item réunis.

Q. De quelle source obtenez-vous cette information?—R. Des rapports assermentés que me font les compagnies de messagerie.

Q. Quelles sont les compagnies de messagerie qui ont fait rapport et sont comprises dans cette déclaration?—R. L'*American*, la *British American*, *Canadian*, *Canadian Northern*, *Dominion*, *Great Northern* et la *Wells-Fargo Company*; sept compagnies.

Par M. Sinclair:

Q. Les chiffres que vous citez représentent la valeur du matériel de ces compagnies au Canada?—R. Au Canada.

Par le Président:

Q. Ceci a-t-il été pris à même le capital?—R. Chaque sou a été payé à même le revenu.

Q. A même les profits ou le revenu?—R. Oui. De fait je puis dire de nouveau, afin de mettre ce point plus en lumière, qu'il n'y a aucune trace dans les rapports à l'effet qu'un seul dollar du capital aurait été employée pour quoi que ce soit se rapportant aux affaires de messagerie au Canada.

[J. L. Payne.]

Q. C'est-à-dire, que cela n'a nécessité aucun versement du capital?—R. Je vais plus loin. Je dis qu'on n'a pas versé un sou dans quoi que ce soit de tangible. On n'a acheté ni propriété, ni édifice, ni matériel ni quoi que ce soit avec l'argent du capital au Canada.

Q. Ces compagnies ont acheté quelques édifices ou en ont construit quelques-uns? —R. Elles en ont construit avec l'argent provenant des profits ou des recettes. Prenez comme exemple le cas de la *Dominion Express Company.* Cette compagnie s'est servi du crédit de la compagnie du Pacifique-Canadien pour l'achat de tout le matériel nécessaire à sa mise en marche et à mesure que les recettes s'encaissaient, la compagnie de messagerie payait sa dette à même ses recettes et l'affaire s'est terminée ainsi.

Par M. Sinclair:

Q. Que signifie cet "autre matériel"?—R. Les item sont ici indiqués partiellement (montrant l'état). Ils signifient les automobiles, les coffres-forts de wagons, les bourses des messagers, le mobilier des bureaux et ainsi de suite. L'état détaillé qu'a fourni ici chacune des compagnies contient assez complètement la liste des articles pris séparément.

Par le Président:

Q. Connaissez-vous quelque chose de la valeur du matériel de messagerie sur l'Intercolonial?—R. Non, monsieur, pour la bonne raison que le matériel de messagerie sur l'Intercolonial appartient soit à la *Canadian Express Company,* soit à la Dominion, et dans le rapport qu'elles me font, les compagnies de chemins de fer n'indiquent point qu'il y ait transport de cette propriété. C'est simplement un rapport formant un seul tout et couvrant tout le Dominion.

Par M. Loggie:

Q. Il n'y a rien de divisé?—R. Non, rien de divisé.

Par le Président:

Q. D'après vos connaissances de la question, acquises par ces rapports, par des entrevues avec les hauts fonctionnaires des compagnies de messagerie et autrement, pensez-vous que l'entreprise de messagerie au Canada a été profitable?—R. Sous tous les rapports, M. le Président, l'entreprise de messagerie au Canada a été énormément profitable et je me sers du mot "énormément" avec connaissance parfaite de tout ce qu'il veut dire.

Q. Avez-vous quelques moyens de nous dire ce qu'a été le revenu net d'exploitation des diverses compagnies de messagerie, excepté depuis 1911?—R. Je vous ai remis les chiffres et ils ont été publiés dans votre rapport de la dernière séance.

Q. Cela représentait la période depuis 1911?—R. Exactement.

Q. Vous n'avez rien de précis?—R. Antérieurement à cela?

Q. Oui?—R. Je n'ai rien.

Q. Voulez-vous nous dire, M. Payne, quelle est la distance, par terre, entre Mulgrave et Boston, *via* St-Jean?—R. De Mulgrave à Boston *via* St-Jean et de St-Jean par le Boston and Maine, la distance est de 790 milles.

Q. Maintenant, veuillez donc nous dire, s'il vous plaît, la distance de Mulgrave à Boston, *via* St-Jean?—R. De Mulgrave à Boston *via* St-Jean et de St-Jean par le Pacifique-Canadien?—R. La distance de Mulgrave à Montréal par l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien est de 817 milles. Par l'Intercolonial seulement, elle est de 897 milles.

Q. Quelle est la distance de St-Jean, N.-B., à Montréal par le Pacifique-Canadien?—R. 482 milles.

[J. L. Payne.]

Q. Quelle est la distance de Vancouver à New-York par le Pacifique-Canadien et les voies de raccordement?—R. La distance de Vancouver à New-York *via* Montréal est de 3,272 milles.

Q. Maintenant, permettez-moi de vous demander, M. Payne, en vertu de l'expérience d'amateur que vous avez acquise ici à Ottawa dans la distribution du poisson, si vous vous êtes formé une idée sur la meilleure méthode à suivre pour distribuer le poisson frais dans les villes?—R. Certainement, M. le Président, je m'en suis formé une opinion bien arrêtée, et ce jugement est basé sur les conversations que j'ai eues avec un grand nombre de personnes à propos de la distribution du poisson car, comme je vous l'ai dit à la dernière séance. je me suis beaucoup occupé de cette question de poisson. Si l'on présentait le poisson d'une manière attrayante aux acheteurs, c'est pratiquement certain qu'il finirait par remplacer la viande, dans une large mesure. En d'autres termes, celui qui tient maison à Ottawa consommerait cinq fois plus de poisson qu'il n'en consomme aujourd'hui. Voilà ce qui arrive: quelqu'un se rend à l'étal du boucher et trouve que le poisson est très mal exposé. C'est surtout pendant l'été que la chose est notoire. Si l'on apportait le poisson à la porte, il en résulterait, d'après moi, une consommation au moins cinq fois plus considérable que celle d'aujourd'hui, avec le procédé actuel de distribution. Maintenant, une manière très attrayante d'apporter le poisson à votre porte serait de le placer dans ce que je pourrais appeler une glacière portative, c'est-à-dire un article qui ne coûterait pas particulièrement cher. Il s'agirait simplement d'une caisse, émaillée à l'intérieur afin de la maintenir toujours parfaitement propre et hygiénique, avec réceptacle pour la glace, sur le dessus, et de la glace, à discrétion à l'intérieur. Car les gens aiment à voir le poisson reposer sur la glace. Cette glacière devrait être pourvue d'un canal pour égoutter l'eau car il n'y a rien de moins invitant que de voir le poisson reposer dans une mare. J'ai confiance que si l'on adoptait un tel système, on pourrait le mener à bonne fin sans encourir de grandes dépenses, qu'il serait profitable et qu'il en résulterait une augmentation considérable dans la consommation du poisson.

Par M. Sinclair:

Q. Vous avez déclaré que les compagnies de messageries réalisaient de grands profits?—R. M. Sinclair, il n'y a pas de doute possible à ce sujet.

Q. Elles n'ont pourtant pas de capital réel et j'ai compris que vous disiez que les compagnies de chemins de fer retiraient les profits?—R. Je ne veux pas dire qu'elles réalisent de grands profits tout simplement parce qu'elles ont des recettes et aucun capital actuel. Je veux dire que si vous prenez pour acquit qu'elles ont tout le capital qu'elles prétendent avoir, ce qui est un actif véritable, alors leur profit est considérable.

Q. Où va l'argent?—R. Dans la caisse de la compagnie de chemin de fer.

Q. Dans le cas de la *Dominion Express Company*, sont-ce les actionnaires de la compagnie du Pacifique-Canadien qui retirent les bénéfices?—R. Ils doivent les retirer. Ces bénéfices vont aux actionnaires de la compagnie du Pacifique-Canadien, parce que le Pacifique-Canadien, dans le cas de la *Dominion Express*, reçoit toutes les sommes que la *Dominion Expres Company* réalise.

Q. La même chose est vrai dans le cas de la *Canadian Express Company;* l'argent va au Grand-Tronc?—R. Absolument, et dans le cas de la *Canadian Northern Express*, au chemin de fer Canadian-Northern et puis, dans le cas de l'autre petite compagnie, la *British America*, tout l'argent va à l'Algoma Central. C'est une simple question de retirer l'argent d'une poche pour le faire passer dans une autre. En définitive, il n'y a plus qu'une poche.

Par M. Loggie:

Q. Il n'en serait pas de même en ce qui concerne l'Intercolonial?—R. Supposons que l'Intercolonial ait son service de messagerie en propre?

[J. L. Payne.]

Q. S'il l'avait. Mais dans les conditions actuelles?—R. Il touche 50 pour 100 des recettes brutes pour le transport des marchandises sur sa voie.

Par M. Sinclair:

Q. Il doit y avoir un partage des profits entre les actionnaires. Où vont les profits?—R. Dans le cas de l'Intercolonial?

Q. Oui.—R. Ils servent à diminuer le déficit de la compagnie certaines années.

Q. Je veux dire la compagnie de messagerie.—R. Les recettes de l'Intercolonial vont aux actionnaires soit du Pacifique-Canadien, soit du Grand-Tronc sous forme de profits réalisés dans l'exploitation de la messagerie.

Q. Quel est le nom des deux compagnies qui font affaires sur l'Intercolonial?—R. La *Canadian Express Company* et la *Dominion Express Company.* Tout profit provenant de l'exploitation du service de messagerie sur l'Intercolonial va, de ce fait, à la compagnie du Pacifique-Canadien ou à celle du Grand-Tronc.

Q. Je comprends.

Le PRÉSIDENT: C'est tout.

Le témoin est renvoyé.

M. A. H. BRITTAIN est rappelé et de nouveau interrogé.

Par le Président:

Q. M. Brittain, le poisson fumé est-il expédié au poids brut ou au poids net, et a-t-on jamais offert d'effectuer le transport par charge de wagon?—R. Je crois qu'on a déclaré dans une ou deux occasions qu'aucun envoi par charge de wagon n'avait été offert provenant de l'Est; mais tout l'embarras réside dans le fait que les fonctionnaires de la compagnie de messagerie n'ont pas tenté même de fournir toutes les informations qu'ils auraient pu donner à ce sujet. Par exemple, le 17 mars, nous avons expédié par la *Canadian Express*, de Mulgrave à Toronto, un wagon rempli de hadock fumé; cela représentait 24,000 livres, rapportant à la compagnie de messagerie un profit net de $420 indiqué comme suit: 24,000 livres à $1.75 les 100 livres, $420. Maintenant, afin de vous montrer que tout le poisson expédié par messagerie des provinces maritimes ne voyage pas au poids net, permettez-moi de vous dire que seul le poisson frais expédié dans la glace, ou le poisson gelé, voyage d'après le poids net, alors que le poisson fumé tel que l'hadock fumé, les filets fumés de poisson, les saumons et les harengs sont expédiés au poids brut. Le tarif tel qu'adopté par la Commission des chemins de fer sur le transport du poisson fumé est le suivant:—

Boîtes, 15 livres, hadocks fumés, poids d'expédition, 20 livres, gr.
Boîtes, 15 livres, filets fumés, poids d'expédition, 18 livres, gr.
Boîtes, 30 livres,, hadocks fumés, poids d'expédition, 35 livres, gr.

La même chose s'applique au hareng saur. Maintenant, si je calcule cette charge de wagon de hadocks fumés qu'on a expédiés par messagerie jusqu'à Toronto, je puis dire qu'il y a 18,000 livres nettes de poisson dans le wagon, ce qui coûte actuellement $2.33 par 100 livres au consignataire, car cette marchandise doit être expédiée d'après le poids brut.

Par M. Loggie:

Q. Quel est le poids brut?—R. 24,000 livres.

Q. Il doit y avoir quelque chose d'inexact là-dessus. C'est-à-dire qu'il faut ajouter un tiers?—R. Vous n'avez qu'à calculer que 1,200 boîtes de hadocks fumés, dont le

poids brut serait de 20 livres chacune, équivalent à 24,000 livres, alors que le poids net serait de 18,000 livres.

Par le Président:

Q. Quel était là le taux régulier de messagerie par 100 livres?—R. $1.75.

Q. Comme question de fait, cela coûte $2.33?—R. Oui.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce le poids actuel de la boîte?—R. C'est ce qu'on a trouvé. Le poids variera quelque peu.

Par M. Loggie:

Q. Ajouter un cinquième est d'un usage commun?—R. Le montant est stipulé.

Q. On a un poids brut de stipulé?

Par M. Sinclair:

Q. La compagnie de messagerie reçoit les marchandises toutes empaquetées dans la boîte?—R. Oui.

Q. C'est le poids brut qu'elles ont sur leurs balances?—R. Oui.

Q. Cela doit représenter une soustraction?—R. La Commission des chemins de fer a établi un poids pour le hadock fumé et autres poissons fumés sur la base des poids que je vous ai donnés en vous parlant du poids brut.

Q. Il n'y a pas de poids précis?—R. Il variera de 19½ à 20½ livres.

Par M. Loggie:

Q. Sur les boîtes de 15 livres?—R. Oui, monsieur.

Par M. Sinclair:

Q. Vous pourriez faire réajuster cela?—R. La seule raison pour laquelle j'ai parlé de cela, c'était afin de montrer que tout le poisson n'était pas expédié au poids net tel que l'ont dit quelques témoins des compagnies de messagerie. Quantité de poissons frais viennent de l'Est par charge de wagon. Samedi, j'ai expédié, de Mulgrave, deux wagons pleins, ce qui a permis aux compagnies de messagerie de réaliser environ $1,000.

Le témoin est renvoyé.

M. FOUND est rappelé et de nouveau interrogé.

Par le Président:

Q. Avez-vous préparé un mémoire montrant quelle est la valeur alimentaire des différentes variétés de poissons, de même que la valeur des viandes et autres produits alimentaires?—R. J'ai préparé un état que je vous prie d'agréer. Ce sera la manière la plus satisfaisante de traiter de la question.

[W. A. Found.]

ANNEXE No 3

ETAT montrant le pourcentage de protéine ou de matières azotées—reconstituants et toniques—dans certains genres de poissons et de viandes.

	Pourcentage protéine.
Tranches de morue	17·0
Morue (préparée)	11·1
Brosmius	10·1
Merluche	7·2
Aiglefin	8·4
Flétan	15.3
Hareng (entier)	11·2
Maquereau (préparé)	11·6
Doré	12·0
Merlan	15·4
Saumon (Atlantique) préparé	15·0
Eperlan (entier)	10·1
Huîtres (à la mesure)	6·0
" (en écailles)	1·2
Moules, écalles molles (en écailles)	5·0
" écailles dures(en écailles)	2·1
" (en écailles)	4·6
Homards (en carapace)	5·9
" (en conserve)	18·1
Crevettes (en carapace)	7·9
" (en conserve)	15·8
Bœuf, côté, de taille moyenne	14·8
Côté d'agneau	13·0
Moyenne dans le bœuf, le veau et le mouton	14·5
Cochon, côté	8·3
Poulet	13·7
Dinde	16·1
Lait	3·3
Farine de blé	11·4
Pain de blé	9·2
Pommes de terre	1·8
Choux	1·4

Dans le tableau suivant on trouvera le coût d'une livre de protéine si on l'achète sous forme des aliments mentionnés et aux prix stipulés:—

	Prix par livre. Cents.	Coût d'une livre de protéine. $ c.
Morue (entière)	8	72
" (en tranches)	12	71
Flétan	16	1 04½
Aiglefin (entier)	8	1 0[illegible]
Saumon (en conserve)	12	62
Bœuf, dans l'aloyau	25	1 52
" rouelle	14	74
Côtelettes de mouton	20	1 48
Porc, longe	12	90

Q. Un des témoins qui a comparu devant le comité a déclaré que la quantité, au wagon plein, sur l'Intercolonial avait, dans le cours de l'année dernière, été portée, dans le cas du poisson frais, de 20,000 à 24,000 livres, et dans le cas de poisson fumé ou mariné, si je me rappelle bien, de 24,000 à 30,000 livres. D'après votre connaissance des marchés canadiens, pensez-vous qu'une telle mesure soit de nature à nuire au commerce du poisson?—R. Je pense qu'il ne peut pas y avoir de doute que cette mesure aura un effet néfaste sur les expéditions par charge de wagon sur le marché de chaque jour excepté le vendredi. Bien qu'il soit possible d'envoyer fréquemment 20,000 livres, il peut se faire qu'il soit parfois difficile de réaliser 24,000 livres et ainsi, le taux, par charge de wagon, sera aboli.

Q. Donc, vous considérez cette mesure comme étant un obstacle et une entrave au développement du commerce du poisson?—R. Oui.

Q. Savez-vous si la compagnie du Pacifique-Canadien a maintenant les mêmes quantités réglementaires pour la charge au wagon?—R. Je n'ai pas eu d'information précise à ce sujet. Je constate, cependant, qu'il y a contradiction dans le témoignage.

[W. A. Found.]

Q. Voulez-vous dire au comité combien on a importé de homards au Canada durant le dernier exercice financier?—R. Il n'y en a pas eu d'importés à Québec. Dans l'Ontario, 183 barriques divisées comme suit: Toronto, 175 barriques; Hamilton, 7 barriques; Bridgeburg, 1 barrique.

Par M. Loggie:

Q. Dites-vous qu'on n'a pas importé de homard dans la province de Québec?—R. On n'en a importé aucun des Etats-Unis dans la province de Québec. Je parle d'après un rapport fourni par le ministère des Douanes.

Q. C'est merveilleux.—R. Ceci est pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

Par M. Sinclair:

Q. Québec s'est approvisionné aux marchés locaux?—R. A la côte canadienne de l'Atlantique.

Q. Je suppose que vous n'avez aucun moyen de trouver quelle quantité l'on consomme dans tout le Canada?—R. Cela serait un chiffre douteux. Je travaille ardument afin de me procurer cette information des marchands de Montréal, de Toronto et d'ailleurs. J'espère obtenir une donnée assez précise pour l'année courante. Je travaille à cela.

Q. C'est impossible d'obtenir la quantité absolue?—R. C'est très difficile, si l'on tient compte de la quantité consommée le long de la côte.

Q. Le tableau des valeurs alimentaires que vous avez produit est-il compilé d'après des renseignements scientifiques?—R. Oui, monsieur. J'ai glané ces chiffres en grande partie aux Etats-Unis; mais ils représentent tous les analyses réglementaires.

Q. Dans le cours de cette enquête, on a dit qu'il y avait beaucoup d'eau dans le poisson?—R. Oui.

Q. Et quand cette eau disparaît, le poisson devient plus léger. Avez-vous pensé à cela?—R. Cela n'a pas d'importance car quoiqu'il en soit, l'eau serait analysée comme telle.

Q. L'eau ferait partie du poids, n'est-ce pas?—R. Elle ferait partie du contenu.

Q. Et l'eau serait éliminée?—R. Oui, elle serait éliminée. J'aurais pu fournir un état montrant les divers contenus; mais j'ai cru qu'il valait mieux dresser l'état dans la forme que je lui ai donnée.

Q. Quand on a opéré le changement des quantités par charge de wagon, c'est-à-dire quand on a porté le poids de 24,000 à 30,000 livres, le ministère a-t-il été consulté?—R. Non. Personnellement, je n'en savais absolument rien.

Q. Quand avez-vous appris les changements?—R. Quand on a rendu témoignage devant ce comité.

Le témoin est renvoyé.

Le Président: Nous avons ici un autre témoin dans la personne de M. J. J. Cowie; mais je crois qu'il vaudrait mieux remettre son interrogatoire à notre prochaine réunion, le 4 avril. Nous ajournerons jusqu'à cette date.

Ajournement du comité.

ANNEXE No 3

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 301,
Le mardi, 4 avril 1916.

Le comité s'est réuni à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Jameson, président.

M. L. B. ARCHIBALD est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Quel poste officiel occupez-vous à la compagnie de chemin de fer Intercolonial?—R. Surintendant des wagons-lits et des wagons-restaurants.

Q. En ce qui a trait à votre menu, comporte-t-il toujours un service régulier de poisson?—R. Oui.

Q. La chose est-elle inscrite sur le menu ou sur une feuille qui y est attachée?—R. Chaque carte-menu porte les en-têtes: "Poisson" ou "Voir spécial aujourd'hui", chaque fois que nous avons un item spécial qui n'est pas compris dans le menu régulier à la carte.

Q. Où vous procurez-vous votre approvisionnement de poisson?—R. Principalement à Halifax.

Q. Quelles espèces de poissons achetez-vous?—R. De la morue, de l'aiglefin, du flétan, du maquereau, de la truite—lorsque c'est la saison—du saumon. Nous achetons toutes les espèces de poissons que nous pouvons nous procurer.

Q. Les faites-vous examiner minutieusement avant qu'on les mette à bord et de manière qu'ils parviennent à vos wagons en parfait état?—R. Nous faisons notre possible afin que le poisson soit mis à bord en parfait état. On ne peut vraiment pas beaucoup se prononcer par le seul examen du poisson gelé, ce qui est le cas en hiver.

Q. Avez-vous des glacières dans vos wagons-restaurants qui vous permettent de conserver le poisson gelé dans son état de congélation jusqu'à ce qu'on l'utilise?—R. Oui, le poisson est mis dans de la glace concassée ou broyée, dans nos caisses à glace.

Q. Quel pourcentage du poisson que vous achetez et que vous mettez à bord de vos wagons se gâte au point que vous ne puissiez l'employer et que vous soyez obligé de le jeter?—R. Très peu considérable.

Q. Cinq pour cent?—R. Je ne crois pas que la quantité excède dix pour cent.

Q. Avez-vous tenu compte de cela?—R. Non, aucun compte particulier.

Q. Règle générale, combien payez-vous le poisson que vous achetez?—R. Nous payons la morue 4 cents la livre; l'aiglefin, 4 cents; quant aux autres poissons, nous les payons le prix ordinaire du marché selon la fluctuation.

Q. Avez-vous quelque expérience pratique concernant le service des wagons-restaurants?—R. Voulez-vous dire comme employé dans un wagon-restaurant?

Q. Oui. Avez-vous jamais été employé dans un wagon-restaurant?—R. Non.

Q. Ainsi, vous ne sauriez dire, par exemple, combien de personnes vous pourriez servir avec un aiglefin de 4 livres?—R. A peu près deux personnes, parce qu'environ 50 pour 100 du poisson est perdu en premier par le temps qui s'écoule de sa préparation à sa mise au fourneau.

Q. Et ainsi cela prend deux livres pour en faire une et vous servez une livre de poisson par personne?—R. On perd environ 50 pour 100 dans la préparation du poisson.

Q. Et après cela, servez-vous une livre franche?—R. Oui, c'est la consigne. Nous ne servons pas toujours une livre de poisson pour chaque commande; cela ne serait pas sage d'en agir ainsi. Par exemple, si nous servons une dame, eh bien! nous

n'irons pas déposer devant elle un gros morceau de poisson. Cela ne serait pas digne d'un bon service; cela ne serait pas délicat; la vue d'un tel plat serait de nature à lui enlever l'appétit.

Par M. Copp:

Q. Le prix lui enlèverait l'appétit plus que n'importe quoi?—R. Vous savez que l'Intercolonial est votre propre enfant et nous essayons de faire pour le mieux. Nous ne tenons pas à perdre quoi que ce soit, nous tenons à avoir un bon service.

Par le Président:

Q. Pour revenir au point où nous en étions, vous servez donc environ une livre de poisson aux personnes en général?—R. C'est ce que nous commandent nos règlements.

Q. Et en certains cas, moins que cela?—R. Oui. Mais si quelqu'un désire du poisson ou tout autre chose une seconde fois, nous le lui servons sans exiger de paiement supplémentaire.

Par M. Copp:

Q. Qu'avez-vous dit au sujet de la portion supplémentaire?—R. Dans le cas où quelqu'un serait servi d'un mets quelconque et que la quantité apportée ne serait pas suffisante pour satisfaire l'appétit du client, s'il en demande davantage, on le lui apporte sans pour cela exiger de paiement supplémentaire.

Par M. Kyte:

Q. Cette information est-elle imprimée sur le menu?—R. Non, monsieur. Ces instructions sont données aux conducteurs.

M. Copp: C'est du nouveau pour moi.

Par M. Kyte:

Q. Comment les gens peuvent-ils savoir qu'ils n'ont pas à payer pour une portion supplémentaire?—R. D'habitude, le conducteur se promène dans son wagon observant comment va le service; supposons qu'il s'aperçoive qu'un homme est sur le point de terminer son poisson, il doit alors lui demander s'il n'en désire pas davantage.

M. Kyte: Je voyage sur l'Intercolonial depuis nombre d'années et jamais on ne m'a posé cette question.

Par le Président:

Q. Combien donc cela coûte-t-il pour servir une commande de poisson? Nous savons que deux livres de poisson composent une portion, ce qui reviendrait, d'après le prix que vous avez mentionné, à environ huit cents. Quel est, d'après vous, le coût de la commande?—R. Il vous faut prendre en considération les salaires, le hâlage du wagon et toutes ces autres choses. C'est un problème difficile à résoudre; mais je crois que la commande reviendrait à, disons, au moins 25 cents.

Par M. Kyte:

Q. Naturellement, M. Archibald, ceci n'est qu'une pure supposition?—R. Je n'ai jamais fait ce calcul.

Q. Quand vous dites que cela coûte 25 cents, c'est une simple supposition?—R. C'est mon opinion.

[L. B. Archibald.]

Par le Président:

Q. Trouvez-vous que la demande de poisson soit raisonnable sur vos trains?—R. Oui, et la consommation du poisson augmente sur les trains. Durant l'exercice clos le 31 mars 1915, nous avons vendu, dans les wagons-restaurants, environ 48,000 livres de poissons de toutes espèces; et l'année dernière, au 31 mars 1916, nous en avions vendu environ 55,000 livres.

Q. Quand avez-vous changé le service de table d'hôte pour le service à la carte dans les wagons-restaurants?—R. Il y a quelque trois ou quatre ans, je ne me souviens pas de la date exacte.

Q. Les wagons-restaurants, tels qu'exploités par l'Intercolonial, rapportent-ils quelque chose?—R. Non.

Q. La perte est-elle lourde?—R. Oui; c'est une annonce dispendieuse.

Q. Ne pensez-vous pas que la demande de poisson augmenterait sur vos trains si le prix de la commande en était réduite? Le prix d'une commande est de 50 cents?—R. Oui.

Q. Si ce prix était réduit à 25 cents ou moins?—R. Il se pourrait, jusqu'à un certain point.

Q. Ne pensez-vous pas que le prix actuel soit un empêchement pour ceux qui désirent manger du poisson?—R. Non, je ne pense pas. Je crois qu'il est aussi bon marché que toutes les autres choses que nous avons; et nous exigeons par commande, dans nos wagons, dix cents de moins qu'on exige dans ceux du Pacifique-Canadien.

Par M. Kyte:

Q. M. Archibald, le poisson est-il aussi nourrissant que la viande? Comme question de fait, le savez-vous?—R. Non.

Q. Comme question de fait, il ne l'est pas. Un client peut, dans un wagon-restaurant, obtenir une portion de viande pour 50 cents?—R. Nous vendons nos viandes 60 cents et plus.

Q. Avez-vous un menu ici?—R. Oui, j'en ai un. (Produisant une carte-menu).

Q. Vous avez dit, M. Archibald, qu'il y avait trois ou quatre ans qu'on avait changé le menu de table d'hôte pour celui d'à la carte?—R. Oui, je le crois.

Q. Pouvez-vous dire ce que coûtaient les repas sur l'Intercolonial à cette époque? —R. Je crois qu'on servait le déjeuner et le souper à raison de 75 cents et le dîner pour $1.

Q. Naturellement, le poisson et la viande étaient servis alors tout comme ils le sont aujourd'hui?—R. Oui.

Q. Sans entrer dans les détails, vous pourriez naturellement dire au comité si les repas, d'après le système actuel, coûtent plus cher qu'autrefois?—R. Je ne crois pas qu'il y ait de différence sensible entre le coût des systèmes à la carte ou table d'hôte.

Q. Vous ne le croyez pas?—R. Non.

Q. Ainsi, il va falloir entrer dans les détails. Vous dites qu'un dîner table d'hôte coûtait un dollar. Cela comprenait le potage?—R. Oui.

Q. Les hors-d'œuvre?—R. Oui.

Q. Le poisson?—R. Oui.

Q. La viande?—R. Oui.

Q. Les légumes?—R. Oui.

Q. Pas limités en nombre?—R. Non.

Q. Le dessert?—R. Oui.

Q. Y compris le fromage, le café et les fruits?—R. Oui.

Q. Et tout cela pour $1. D'après le système actuel, calculons ce que cela coûterait. Veuillez prendre cette carte maintenant, M. Archibald (remettant la carte-menu au témoin) et calculez ce que coûterait aujourd'hui un dîner comprenant les item que nous venons de mentionner. Combien coûte la soupe?—R. D'après le système de

[L. B. Archibald.]

table d'hôte, une personne mangeait un bien plus grand nombre d'articles au menu qu'elle ne le fait aujourd'hui.

Q. Nous devrons prendre la carte telle qu'elle est. Nous savons ce qu'un voyageur sur l'Intercolonial pouvait avoir pour un dollar sous l'ancien régime. Voyons ce que cela lui coûterait actuellement. Combien coûte le potage?—R. 20 cents.

Q. Si ce voyageur désire avoir un hors-d'œuvre combien cela va-t-il lui coûter?—R. Bien, nous ne leur servons pas tous les hors-d'œuvre que nous avons ici.

Q. Prenez-en un.—R. La sauce piquante (Worcester), dans tous les cas nous la servons gratuitement.

Q. Et le chow-chow?—R. On l'apporterait s'il nous était demandé.

Q. Les clients le payent-ils maintenant?—R. Oui.

Q. Combien?—R. Notre prix est de 15 cents. C'est un mets très peu recherché.

Q. On l'aurait servi gratuitement auparavant si le client l'avait demandé. Bien entendu, le client n'aurait pas pris seulement du chow-chow?—R. Le chow-chow, le chutney, les marinades et les olives sont des articles que, généralement, le public ne demande pas. La sauce piquante (Worcester) est plus souvent demandée; la sauce aux tomates et le chutney sont peu recherchés.

Q. Si le client les avait demandés il les aurait eus gratuitement?—R. Oui.

Q. Combien exigez-vous pour le chow-chow actuellement?—R. 15 cents.

Q. Et pour le poisson?—R. 50 cents.

Q. Et pour la viande, disons du rôti de bœuf?—R. 55 cents.

Q. Des pommes de terre?—R. 10 cents.

Q. Si le client désire d'autres légumes tels que ceux qui apparaissent sur le menu, combien ces légumes lui coûteraient-ils?—R. Bien, très peu de clients les commanderaient tous.

Q. Je sais. Quels sont les légumes sur le menu?—R. Des pommes de terre pilées, des pommes de terre bouillies—dans tous les cas il est certain que le client ne prendrait qu'une sorte de ces pommes de terre. Des haricots de Lima, des navets, des oignons bouillis.

Q. Allons pour les haricots et les oignons?—R. Cela reviendrait à 30 cents.

Q. Puis, si le client désire du thé?—R. Le thé coûte 10 cents.

Q. Oui. Devra-t-il payer pour le pain et le beurre?—R. Il ne payait pas à cette époque.

Q. Mais il paye aujourd'hui?—R. Oui.

Q. Quel est le prix du pain?—R. 10 cents pour le pain et le beurre.

Q. Et combien le dessert?—R. Le pouding ou la tarte, 15 cents. Il est à peu près certain qu'un client ne prendra pas des deux.

Q. Certainement non. Bien, maintenant, s'il désirait un fruit?—R. On en demandait rarement autrefois et on n'en demande que peu souvent aujourd'hui.

Q. Mais le client aurait pu en avoir autrefois s'il en avait demandé?—R. Oui.

Q. Combien cela coûte-t-il aujourd'hui?—R. Les fruits assortis 25 cents.

Q. Veuillez donc faire le total de tout cela?—R. Cela se chiffrerait à $2.20.

Q. Et vous persistez à croire, M. Archibald, que cela ne coûte pas beaucoup plus cher aujourd'hui qu'il y a cinq ans pour prendre un dîner sur l'Intercolonial?—R. Cela coûterait plus cher si un homme commandait tous ces articles, M. Kyte; mais c'est rare que nous ayons une addition couvrant tous ces articles commandés par une seule personne. La chose serait extraordinaire.

Q. Cela dépendrait de la bourse d'un homme, n'est-ce pas?—R. Je ne crois pas, monsieur. Cela dépendrait surtout de son appétit.

Q. Quoi qu'il en soit, un repas qui coûtait $1 il y a cinq ans ou même moins longtemps que cela, pourrait revenir actuellement et très raisonnablement à $2.20?—R. Oui, mais puis-je ajouter quelque chose? Aujourd'hui, d'après le système à la carte, un grand nombre de personnes peuvent commander, pour 25 cents, du pain rôti et une tasse de thé pour lesquels autrefois elles auraient été obligées de payer 75 cents.

[L. B. Archibald.]

Q. Pas nécessairement?—R. Oui, monsieur, en vertu du système de table d'hôte.

Q. Mais les personnes qui se contentent d'une tasse de thé et d'un morceau de pain rôti descendraient plutôt dans les salles à manger sur la route pour se procurer ces articles?—R. Il peut se faire.

Q. La même augmentation du coût s'applique aux deux autres repas?—R. Oui.

Q. La consommation du poisson dans les wagons-restaurants est-elle aussi considérable aujourd'hui qu'elle l'était quand vous avez adopté le système à la carte?—R. Je crois que oui.

Q. Et vous persistez à croire qu'on sert actuellement à chaque client une livre de poisson dans le wagon-restaurant?—R. Oui, à chaque client.

Q. Oui?—R. Non je ne le crois pas.

Q. Quand sert-on une livre de poisson et quand ne sert-on pas cette quantité?—R. On la sert quand on la demande.

Q. Vous voulez dire quand la commande est renouvelée?—R. Oui. S'il sert une dame, le garçon de table le moins futé ne manquera pas de le dire au cuisinier et celui-ci ne servira pas une portion aussi copieuse que si c'était pour un homme.

Q. Et si la commande est pour un homme, le garçon de table dira au cuisinier de lui servir une plus forte portion?—R. Il n'en dira rien au cuisinier. Il ne fera que lui communiquer la commande que le client lui aura donnée.

Q. Donc, M. Archibald, la chose en revient à ceci; qu'à moins qu'un voyageur qui mange dans un wagon-buffet ne demande une forte portion, on ne la lui servira point?—R. Pas nécessairement, non, monsieur. S'il désire une portion copieuse de quoique ce soit, nous la lui apporterons.

Q. Mais vous dites qu'il y a deux portions de poisson, une petite pour une dame et une plus forte pour un monsieur?—R. Oui.

Q. Mais à moins que le larbin ne dise au cuisinier qu'il désire soit une forte portion, soit une petite, les commandes ne seront pas de ces proportions-là, n'est-ce pas?—R. Le larbin ne dira probablement rien du tout.

Q. Alors, le cuisinier enverrait la petite portion?—R. Si le garçon de table désire avoir une petite portion, il le dira. S'il désire une commande ordinaire, il ne dira rien du tout. Il recevra du cuisinier ce que les règlements prescrivent.

Q. Mais dans tous les cas, c'est la petite portion qui lui serait remise? Pouvez-vous nous renseigner à ce sujet?—R. Je ne puis pas dire.

Q. Vous dites qu'un client ayant commandé du poisson et voulant en avoir de nouveau n'aurait rien à payer pour cette seconde portion—R. S'il désirait avoir plus de poisson, il pourrait l'avoir sans frais supplémentaire.

Q. Ne serait-ce pas une bonne chose de mentionner ce détail sur la carte-menu?—R. Peut-être, mais cela conduirait peut-être aussi à d'autres abus.

Q. Cela pourrait engager un homme à ne manger que du poisson?—R. Oui. Si nous n'avions rien autre chose à considérer qu'à servir abondamment et gentiment tout le monde, cela serait différent; mais on nous demande d'exercer la plus stricte économie. On nous a inculqué cela en nous disant: " Allez! ", et il n'y a pas de raison de servir à un homme une plus forte portion que celle qu'il consommera vraisemblablement, parce que ce qu'il laissera dans son assiette, nous devrons le jeter et c'est autant de perte pour nous.

Q. Même en tenant compte qu'il désire avoir de la viande ainsi que du poisson?—R. S'il commande du poisson et qu'il ne mange pas toute la portion qu'on lui sert, le reste est perdu pour nous car nous ne pouvons plus l'utiliser.

Q. En ce qui concerne les wagons-restaurants des autres compagnies de chemins de fer, quand une commande de poisson est donnée, la portion est suffisante pour deux, vous savez cela, n'est-ce pays?—R. La plupart de nos portions sont suffisantes pour deux personnes. Je n'ai jamais eu de plaintes au sujet de la quantité de nos portions de poisson.

[L. B. Archibald.]

Q. Des habitués du chemin de fer Intercolonial se sont plaints à moi très souvent que la portion de poisson qu'on leur servait se faisait moins copieuse d'année en année?—R. Je ne crois pas que cela soit exact.

Q. Cela vaudrait peut-être la peine de s'en occuper?—R. Oui, cela en vaudrait la peine.

Q. Etes-vous en mesure de donner les valeurs relatives du poisson et de la viande au point de vue de la propriété nutritive qu'ils contiennent?—R. Non, monsieur.

Q. D'après votre propre expérience, vous savez qu'un repas de poisson n'est pas aussi substantiel ni aussi satisfaisant qu'un repas de viande?—R. Il l'est de beaucoup plus pour moi.

Q. Pour vous?—R. Je suis un fervent du poisson.

Q. Naturellement, vous ne faites aucun travail manuel, cela est différent?—R. Je ne mange pas de viande. Je préfère le poisson et ai toujours fait en sorte qu'il soit un attrait tant sur nos menus que par la manière de l'apprêter.

Q. Combien votre viande vous coûte-t-elle, les côtelettes, par exemple?—L'agneau nous coûte de 15 à 25 cents la livre, selon la saison.

Q. Et vous servez deux côtelettes pour 50 cents, le même prix que vous exigez pour un morceau de poisson?—R. Oui.

Q. Et vous vous procurez le poisson à raison de 4 cents la livre?—R. Oui.

Q. Combien de côtelettes faut-il pour faire une livre?—R. Je ne sais pas.

Q. Et vous servez du jambon ou du bacon pour 45 cents?—R. Oui.

Q. Combien vous coûtent le bacon et le jambon?—R. De 22 à 27 cents, selon le marché.

Q. Croyez-vous qu'il soit raisonnable, M. Archibald, d'exiger autant pour servir du poisson qui vous coûte 4 cents la livre que pour servir des côtelettes ou du jambon qui vous reviennent à 22 ou 25 cents la livre? Cela vous semble-t-il raisonnable?—R. Peut-être que non, mais nous . . .

Q. Remarquez bien, vous n'avez rien à vous reprocher personnellement, nous en sommes à étudier le système. Je serais très peiné si vous conceviez l'impression qu'on vous croit responsable personnellement?—R. Je puis dire que naturellement nous nous basons, jusqu'à un certain point, sur les prix que le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien ou le Canadian-Northern ont sur leurs menus. Et chaque fois que nos prix sont différents de ceux du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc ou du Canadian-Northern, veuillez me croire, ils sont toujours au-dessous des autres.

Q. Où se trouve le terminus de l'est du Canadian-Northern dans Québec?—R. Je ne crois pas que cette compagnie fasse circuler des wagons-restaurants dans Québec.

Q. Il en circule à l'ouest de cette ville?—R. Oui.

Q. Et ils sont à plusieurs centaines de milles de leur source d'approvisionnement? R. Ils ont d'autres sources d'approvisionnement qui fournissent différents poissons.

Q. Nous parlons du poisson que vous employez?—R. Le poisson de l'Atlantique?

Q. Oui, ces wagons sont à plusieurs centaines de milles des sources d'approvisionnement du poisson de l'Atlantique?—R. Je ne crois pas qu'ils en consomment du tout. Je pense que dans ces wagons on sert du poisson blanc et. . .

Q. Croyez-vous qu'il soit raisonnable d'exiger des clients de l'Intercolonial le même prix, par exemple, pour de la morue ou de l'aiglefin, que celui qu'exige la compagnie Canadian-Northern pour le poisson qu'elle sert dans ses wagons-restaurants?—R. Je préférerais, si vous établissiez une comparaison avec le Grand-Tronc ou le Pacifique-Canadien, parce que leurs sources d'approvisionnement sont les mêmes que les nôtres, qu'ils se procurent leur poisson sur les côtes de l'Atlantique.

Q. Où se trouve le terminus est du Grand-Tronc?—R. A Portland.

Q. Combien le Grand-Tronc paye-t-il le poisson qu'il achète à Portland?—R. Je ne le puis dire.

Q. Vous ignorez cela?—R. Oui, je l'ignore.

Q. Où le Pacifique-Canadien achète-t-il son poisson?—R. Je crois que c'est à Saint-Jean, N.-B.

[L. B. Archibald.]

Q. Il est passablement éloigné de notre source d'approvisionnement de poisson dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Bien, ses wagons-restaurants traversent Saint-Jean et la compagnie se procure son poisson alors que ses wagons circulent dans cette région. Ainsi, sont-ils aussi rapprochés que nous le sommes de la source d'approvisionnement, à ce sujet.

Q. Combien cette compagnie paye-t-elle son poisson à Saint-Jean?—R. Je ne sais pas.

Q. Alors vous n'êtes pas en mesure d'établir une comparaison. Sur vos trains, cependant, n'avez-vous pas fait votre possible afin que vos menus, sous le rapport de la variété et des prix, correspondent à ceux du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc?—R. Oui.

Q. Sans souci du coût auquel vous revenait le poisson en comparaison avec le coût de revient aux autres compagnies?—R. Oui, je ne sais pas combien ces compagnies paient leur poisson; mais les prix qu'elles exigent sont plus élevés que les nôtres et elles ont les mêmes avantages que nous pour se le procurer.

Q. Maintenant, M. Archibald, vous avez dit que la perte sur le poisson non consommé et le coût de préparation se chiffraient à 25 cents, qu'entendez-vous par cela?—R. 25 cents par commande.

Q. Avez-vous fait quelque calcul à ce sujet?—R. Non, je n'ai rien fait de parfaitement défini.

Q. Quelle partie de votre département—je suppose que c'est dans le service des wagons-restaurants, n'est-ce pas?—est chargée de dresser les menus?—R. C'est mon département qui s'en occupe.

Q. Ils sont dressés aux bureaux généraux, à Moncton?—R. A Halifax.

Q. Vous dites que la consommation du poisson augmente sur l'Intercolonial?—R. Oui, nos chiffres le démontrent.

Q. Comment calculez-vous cela? Est-ce par le nombre croissant de personnes qui voyagent sur l'Intercolonial?—R. Il est possible que cela soit une raison.

Q. Mais la quantité de viande consommée sur l'Intercolonial augmente elle aussi, est-ce pour le même motif?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire quelle était la perte occasionnée par l'exploitation d'un service de wagons-restaurants d'après le système de table d'hôte comparée à la perte subie aujourd'hui?—R. Je ne puis pas vous fournir les données justes immédiatement, mais je pourrais me les procurer.

Q. Je crois que vous avez déclaré qu'on subissait aujourd'hui une perte dans le service des wagons-restaurants?—R. Oui, une lourde perte.

Q. La perte moyenne était-elle plus considérable sous l'ancien système?—R. Non, monsieur.

Par M. Sinclair:

Q. Vous pourriez fournir ces chiffres en parcourant vos livres, n'est-ce pas?—R. Oui, je le crois.

Par M. Kyte:

Q. Croyez-vous que la consommation de poisson augmenterait dans vos wagons-restaurants si vous exigiez, pour le poisson, un prix un peu moins élevé que pour la viande?—R. Toute la difficulté que je vois est que les gens ne semblent pas tenir autant au poisson qu'à la viande.

Q. Ils n'y tiennent pas parce qu'il leur coûte aussi cher?—R. Je ne crois pas que ce soit là la raison.

Q. Je ne tiens pas à manger du poisson s'il me faut payer le même prix que pour manger de la viande. Ne pensez-vous pas, M. Archibald, que les gens consommeraient

[L. B. Archibald.]

plus de poisson s'ils pouvaient se le procurer un peu meilleur marché que la viande?—R. Je pense, en effet, qu'il s'en consommerait davantage.

Q. Croyez-vous qu'il soit équitable d'exiger le même prix pour une petite portion de poisson que pour un morceau de viande, attendu que le poisson vous coûte bien meilleur marché et attendu également que le poisson n'est pas aussi nourrissant que la viande?—R. Non.

Q. L'honorable M. Hazen a fait une déclaration à la chambre l'autre jour au sujet du restaurant au poisson qu'on a ouvert à Toronto pendant l'exposition; il a dit qu'on servait un repas complet dont le poisson, naturellement, était l'élément principal, pour 25 cents, qu'on avait ainsi servi 25,000 personnes et que la perte avait été de $1,000?—R. Oui.

Q. Et maintenant, voilà que vous servez le poisson seul et que vous exigez deux fois plus que le ministère de M. Hazen n'exigeait pour un repas complet à Toronto. Ne pensez-vous pas que vous réalisez un profit assez considérable sur le poisson?—R. Oui, si nous pouvions nous borner à ne servir que du poisson, nous ferions de l'argent.

Q. Si vous pouviez vous borner à ne servir que du poisson?—R. Oui, attendu que le poisson ne coûte que 4 cents la livre et qu'il faut payer la viande de 22 à 25 cents.

Le Président: Comme question de fait, cette comparaison laisse beaucoup à désirer, car bien que le poisson ne coûte que 4 cents la livre, à cause de la perte occasionnée par la préparation et la cuisson, cela nécessite deux livres de poisson pour faire une commande.

Par M. Kyte:

Q. Je ne pense pas que M. Archibald soit prêt à dire qu'on serve une livre de poisson par chaque commande?—R. Non, monsieur.

Q. Sert-on une demi-livre?—R. Oui, je le crois.

Q. Je suis d'avis que cette demi-livre est plutôt légère. Quoi qu'il en soit, prenons comme moyenne la demi-livre; vous exigez 50 cents pour cela? A ce taux, le poisson que vous achetez à huit cents vous le vendez $2 au consommateur?—R. Oui, si chaque commande pèse une demi-livre.

Q. Nous avons questionné les vendeurs de poisson à ce sujet et nous savons quelle est la perte proportionnelle par livre. Pensez-vous que le calcul soit de nature à augmenter la consommation du poisson, alors que vous l'achetez pour 8 cents et que vous exigez $2 du consommateur? Croyez-vous que ce soit là un profit raisonnable sur le poisson?—R. Je suis porté à croire que nous ne pensons pas à tout cela en dressant nos menus.

Q. C'est une des raisons pour lesquelles vous êtes ici aujourd'hui, afin que vous ayez ces considérations à l'esprit la prochaine fois que vous dresserez un menu. L'industrie du poisson est importante dans la Nouvelle-Ecosse, qui est le terminus est de l'Intercolonial, et le but du comité est de voir de quelle manière on pourrait augmenter la consommation du poisson. Quelques-uns d'entre nous pensent qu'on consommerait beaucoup plus de poisson au Canada si l'on pouvait se le procurer à meilleur marché qu'à présent, et nous pensons que l'Intercolonial serait un bon milieu pour commencer la campagne de consommation du poisson. Croyez-vous que l'Intercolonial y perdrait beaucoup si vous exigiez 25 cents pour une commande de poisson et que la consommation devint quatre fois plus considérable qu'elle ne l'est aujourd'hui? Cela entraînerait-il une très grande perte en comparaison de la perte actuelle?—R. Je ne le crois pas.

Q. Alors ne pensez-vous pas que si le poisson coûtait moins que la viande, il y en aurait plus de consommé?—R. Je crois que oui. Plus le prix serait modique, plus il y aurait de consommation. Il coûte moins cher. Mais je tiens à dire que nous n'avons jamais dressé un menu avec l'idée d'aider à nos fournisseurs de poisson. Nous tâchions d'en retirer quelque chose pour le service du wagon-restaurant, c'est le vrai motif, et j'ai cru que nous faisions très bien, lorsqu'il nous était loisible de le faire, d'exiger un moindre prix que celui de nos concurrents.

Q. Actuellement vos prix sont-ils moins élevés?—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas ici de menu de la compagnie du Pacifique-Canadien afin que nous puissions établir une comparaison?—R. Non, mais nos prix sont moins élevés.

Q. Vous dites "généralement parlant"?—R. Je ne dis pas dans tous les cas.

Q. Le poisson est-il moins dispendieux sur le Pacifique-Canadien?—R. Sa commande de poisson est de 60 cents et la nôtre de 50 cents.

Q. On sert des commandes copieuses sur le Pacifique?—R. Oui, mais il y a plus de perte.

Q. C'est peut-être vrai.—R. Cela, naturellement, aide le fournisseur.

Par M. McCurdy:

Q. Ai-je compris que vous disiez que vous serviez double ration sans frais supplémentaire?—R. Pas une double ration. Si l'on sert quelqu'un de poisson ou d'un autre plat quelconque, et qu'il n'en ait pas suffisamment, s'il dit au conducteur: Je désirerais encore de ce poisson, ou de toute autre chose, on lui servira ce qu'il demande sans exiger de frais supplémentaire.

Q. Pourquoi dites-vous que le Pacifique-Canadien sert une commande plus copieuse de poisson pour 60 cents que vous pour 50 cents?

M. KYTE: En premier lieu, il le fait. Mais on ne sait pas cela. C'est la première fois que j'entends parler de ce privilège de répéter une commande.

Le TÉMOIN: Je n'ai jamais travaillé dans l'intérêt des vendeurs de poisson; j'ai travaillé dans le but d'éviter, autant que possible, la perte de manière à réduire les dépenses ayant trait au service des wagons-restaurants, et l'on m'a laissé entendre que je devais être économe de toute manière.

Q. Mais, M. Archibald, il est indubitable que le prix que vous exigez pour chaque article au menu doit être basé sur le prix que vous payez vous-même?—R. Oui.

Q. Vous basez le coût de la commande de viande sur la somme qu'elle vous coûte et sur la dépense incidente qu'elle provoque?—R. Bien, nous pourrions faire cela. Mais il y a un moyen plus facile que celui-là: nous examinons ce que font nos voisins et suivons leur exemple.

Q. Ainsi, l'Intercolonial suit l'exemple du Pacifique-Canadien?—R. Oui, et celui du Grand-Tronc en ce qui concerne les prix que nous demandons pour nos commandes de viandes d'après le système à la carte.

Q. Vous ne basez pas vos prix sur ce que vous pourriez considérer comme étant un prix raisonnable à exiger de vos clients; mais vous faites vos prix d'après ceux du Pacifique-Canadien et des autres voies transcontinentales?—R. Oui.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Etait-ce afin de suivre cette ligne de conduite que vous avez adopté le système actuel?—R. Non, monsieur, je ne sais pas exactement ce qui a provoqué ce changement. Un certain nombre de nos clients préféraient le service à la carte et ils ont porté la chose à l'attention du ministre et des députés au Parlement; c'est ce qui a provoqué le changement.

Par M. Kyte:

Q. Savez-vous pourquoi ces clients désiraient le changement?—R. D'après le système de table d'hôte, le menu était le même tous les jours, disons, pendant une quinzaine, et il n'y avait pas de variété dans les mets pour le voyageur qui devait rester sur la route pendant deux ou trois jours de cette quinzaine. Tous les jours on lui servait le même menu tandis qu'avec le système à la carte, il peut choisir ce qui lui plaît et on le lui fait cuire sur commande.

[L. B. Archibald.]

Q. Combien de temps un homme serait-il obligé de rester à bord pour parcourir la voie de l'Intercolonial d'une extrémité à l'autre?—R. Pas plus de deux jours. Mais il y a des gens qui voyagent entre deux villes, disons Sydney et Mulgrave, et qui voyageraient aller et retour, pendant toute la durée du menu. Ces gens mangeraient les mêmes mets à chaque voyage.

Q. Dois-je comprendr que vous avez dit que vous étiez aujourd'hui en perte dans vos dépenses d'exploitation de wagons-restaurants autant que vous l'étiez avant le changement?—R. Oui, parce que les gens ont l'avantage de manger meilleur marché, de manger ce qu'ils désirent à meilleur marché à la carte qu'ils ne pouvaient l'avoir d'après le système de table d'hôte.

Q. Ce changement n'a été d'aucun avantage à l'Intercolonial?—R. Une certaine classe de gens y ont vu leur avantage, ceux qui ne pouvaient pas se payer le luxe d'un déjeûner à 75 cents et qui peuvent maintenant se procurer du pain grillé et du café pour 25 ou 30 cents.

M. LOGGIE: Ceci est très juste.

Le TÉMOIN: Un grand nombre de gens prennent maintenant leur déjeûner, par exemple, dans le wagon-restaurant. Du thé et un morceau de pain rôti sont à peu près tout ce dont ils ont besoin. Ceci est particulièrement vrai dans le cas des dames; et vous voyez que cela coûte seulement, disons, de 25 à 30 cents, alors qu'auparavant, quand ces personnes entraient dans un wagon-restaurant, elles devaient payer 75 cents, qu'elles prissent plus qu'une tasse de thé ou non.

Par M. Kyte:

Q. Mais la suggestion que j'ai faite n'influe en rien, naturellement, sur cette préférence?—R. Je puis dire que quand nous avons commencé notre service, nos prix étaient absolument les mêmes que ceux du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc; les changements que nous avons effectués depuis lors l'ont été du côté de la baisse, et maintenant, lorsque nous opérons un changement, c'est pour baisser le prix.

Q. Seriez-vous prêt à prendre en considération un projet à l'effet de servir une commande de poisson sur l'Intercolonial à un plus bas prix que celui d'une commande de viande, tenant compte de la différence que le poisson vous coûte?—R. Je crois que cela vaudrait la peine d'essayer.

Q. De quel poids peuvent bien être vos commandes de viande?—R. Nous les comptons pas exactement au poids.

Q. Seraient-elles moindres qu'une demi-livre?—R. Oh, non, elles devraient être d'au moins une demi-livre et dans bien des cas elles pèsent plus que cela.

Par M. Copp:

Q. M. Archibald, j'ai compris que vous avez dit que vous achetiez votre poisson à Halifax à raison de 4 cents la livre?—R. C'est ce que nous payons pour la morue et l'aiglefin seulement.

Q. Cela veut dire, livrés à bord de vos wagons?—R. Cela signifie livrés à la gare du chemin de fer.

Par M. Loggie:

Q. A 4 cents la livre, ce poisson est-il préparé?—R. Non, monsieur, les entrailles sont enlevées, c'est tout.

Par M. Copp:

Q. Le poisson a encore la tête et la queue?—R. Oui, et quand vous enlevez la tête, la queue et l'épine dorsale, vous avez enlevé 50 pour 100 de votre poisson.

Q. Voici ce que je désire vous demander: achetez-vous directement des pêcheurs ou du premier homme qui achète ce poisson des pêcheurs?—R. Il y a deux vendeurs

[L. B. Archibald.]

de poisson à Halifax qui, tous deux, vendent en gros et en détail, et, en réalité, il n'y a aucun autre vendeur dans la ville qui pourrait répondre à nos exigences.

Q. Ceci n'est pas le point. Je crois que vous ne me comprenez pas. Les pêcheurs vendent-ils à ces hommes, puis achetez-vous de ces derniers?—R. Oui, nous ne pouvons pas acheter à bord des barques de pêche.

Q. Il y a un profit entre le prix des pêcheurs et vos prix?—R. Oui.

Par M. Sinclair:

Q. M. Archibald, je ne tiens pas à ce que cette déclaration aille au dossier, que l'Intercolonial suit l'exemple des autres compagnies de chemins de fer pour toutes ces choses. Ne vaudrait-il pas mieux que le chemin de fer du peuple donnât l'exemple et traçât la voie aux autres?—R. J'y ai souvent pensé, monsieur; je ne vois pas pourquoi il ne le ferait pas.

Q. C'est déconcertant. On est venu dire ici, une ou deux fois, non pas seulement en ce qui concerne votre département, mais en ce qui concerne d'autres départements, que l'Interolonial suivait l'exemple des autres compagnies de chemins de fer. Quand on a augmenté le taux pour le transport par quantité moindre qu'une charge de wagon, le Pacifique-Canadien a augmenté son taux en même temps. Votre opinion est basée sur des questions se rapportant à votre département, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Vous êtes le chef du département?—R. Oui.

Q. Et si quelque réforme est jugée nécessaire, vous êtes précisément l'homme qui soumettra la chose au ministre?—R. Je devrai la soumettre à mon supérieur.

Par M. Loggie:

Q. Combien payez-vous le saumon frais durant la saison?—R. Tout au commencement de la saison, lorsque le saumon fait son apparition, nous avons dû payer jusqu'à 50 cents la livre. Cela n'est que pour le signaler sur le menu. Nous ne pourrions continuer à fournir du saumon frais et à le maintenir au taux de 50 cents la livre sur le menu; mais nous aimons à avoir du saumon frais aussitôt qu'il fait son apparition sur le marché tout comme nous aimons à avoir une primeur. Nous tenons à ce qu'il apparaisse le plus tôt possible sur notre menu, même si nous devons discontinuer plus tard de le servir. Un peu plus tard, ce poisson nous coûte dans les 18 cents et le prix en descend même jusqu'à 14 cents; parfois jusqu'à 12 cents, mais pas souvent cependant. La quantité moyenne de saumon que j'achète, je me la procure de première main. Je l'achète juste comme il sort des barques de la baie de Fundy.

Par M. Copp:

Q. Quelle est l'époque de l'année où il vous faut payer 50 cents pour le saumon?—R. De bonne heure en mai, c'est le saumon qu'on pêche dans la rivière Midway. Il se détaille parfois à Halifax à $1.00 la livre. Je crois que je ne me trompe pas en cela, n'est-ce pas, M. McCurdy?

M. McCurdy: La saison n'est pas aussi avancée que cela. Cette année, le plus tôt, que nous avons eu ce saumon fut le 3 février.

Le Témoin: A l'époque où nous servions un repas d'après le système de table d'hôte, nous avions l'habitude de dresser un menu spécial le jour d'Action de Grâces, à Noël, au Jour de l'An, et ainsi de suite. Nous dressions un menu spécial sur lequel nous mettions tout ce que nous pouvions nous procurer de mieux en fait de poisson frais, même si nous devions payer un gros prix pour ce poisson.

Par M. Loggie:

Q. A quel endroit vous procurez-vous ce saumon de la baie de Fundy?—R. A Londonderry.

[L. B. Archibald.]

Q. Prenez-vous le saumon à bord, à Londonderry?—R. Non, il nous est expédié à Halifax.

Q. De Londonderry?—R. Il nous est expédié à notre salle des provisions à Halifax et de là distribué à nos différents wagons restaurants.

Q. Il ne serait pas facile pour vos wagons-restaurants de prendre le saumon en route?—R. Non, parce qu'alors nous ne pourrions pas compter sur un approvisionnement régulier. De plus, tous nos wagons-restaurants ne passent pas à cet endroit.

Par M. Sinclair:

Q. Mais vous avez un wagon-glacière, n'est-ce pas?—R. Pas une glacière dans le sens que vous l'entendez, c'est une boîte à glace. Notre poisson est mis dans cette boîte, où il est conservé dans de la glace concassée.

Q. Achetez-vous suffisamment de poisson à Halifax pour votre voyage aller et retour de Montréal à Halifax?—R. Nous approvisionnons nos wagons presque tout le temps pour le voyage de Halifax à Montréal et retour.

Q. Et ce voyage dure combien de jours?—R. Quatre jours.

Q. Le poisson est encore bon le quatrième jour?—R. Oui, s'il est bon lorsqu'on nous le vend et qu'il est conservé gelé. C'est impossible de dire quand un poisson est absolument frais. Un poisson peut avoir été exposé dans la vitrine d'un marchand et avoir dégelé, avoir gelé de nouveau, avoir dégelé encore une fois puis finalement avoir été remis en entrepôt frigorique et c'est dans cet état qu'il tombera entre les mains d'un acheteur, il peut se faire parfois que l'acheteur ce soit nous.

Q. Je suis aussi anxieux de voir le poisson se vendre en bon état que de voir les pêcheurs le céder pour un bon prix. C'est une annonce qui en vaut la peine. Pouvez-vous acheter des provisions de poisson frais à Halifax?—R. Pas pendant l'hiver.

Q. Ne peut-on pas se procurer là, pendant l'hiver, de la morue et de l'aiglefin?—R. Pas frais et dégelés.

Q. Pouvez-vous les acheter frais à Mulgrave durant les mois de décembre, janvier et février?—R. Il y a ici une difficulté qui peut-être ne vous frappe point. Nous n'avons aucun endroit à Halifax où nous puissions emmagasiner une réserve de poisson, et nos commandes de poissons destinés au service de nos wagons-restaurants sont données en moins d'une heure ou deux avant le départ des wagons. Si nous nous procurions des provisions de poisson à Mulgrave, il nous faudrait donner la commande en bloc, une commande en gros, parcequ'il nous serait impossible de donner une commande à Loggie disons pour 25 livres aujourd'hui et 50 livres demain. Il exigerait une commande régulière et fixe.

M. Loggie: Qu'on me permette de dire que ce n'est pas ce Loggie-ci, c'est une autre personne du même nom.

Par M. Sinclair:

Q. N'y a-t-il pas une grande différence entre du poisson gelé et du poisson frais?—R. Si le poisson a gelé et qu'il n'ait pas dégelé, il se conservera longtemps, et quand vient le moment de la cuisson, cela prend un expert pour dire que ce poisson a été congelé. Mais si le poisson a gelé et dégelé une ou deux fois, c'est différent.

Q. Et supposons que le poisson soit un peu vieux avant qu'on le fasse geler?—R. Alors c'est encore pire. Notre personnel a des ordres formels que s'il a des doutes sur la qualité d'un article, il doit s'abstenir de le servir. Nous ne tenons pas à servir un poisson simplement dans le but de nous en débarrasser ou d'en disposer.

Par le Président:

Q. Combien de livres de poisson prenez-vous à bord à Halifax?—R. Cela dépend des réquisitions du conducteur. Nous employons environ 1,000 livres de poisson par semaine dans nos wagons-restaurants.

[L. B. Archibald.]

Par M. Loggie:

Q. Ne pourriez-vous pas vous procurer une provision de saumon frais tous les jours à Newcastle?—R. Quand nous avons inauguré ce service de wagons-restaurants, j'ai pensé que nous serions sur des roses en ce qui concernait l'approvisionnement du poisson, car nos trains circulaient dans la partie septentrionale de la province du Nouveau-Brunswick dans laquelle se trouvent toutes les rivières au saumon. J'ai fait mon possible afin d'obtenir un approvisionnement régulier, et j'ai manqué mon but. J'ai été désappointé si souvent. Il m'arrivait d'expédier un télégramme commandant de livrer tant de livres de poisson à bord du wagon-restaurant de tel train à tel endroit. A la place du poisson, je recevais une dépêche disant: "Bien peiné, n'ai pas de poisson aujourd'hui." Notre wagon-restaurant se mettait donc en route sans poisson du tout; et l'expérience m'a enseigné que si nous voulions être certains d'obtenir un approvisionnement, il faudrait que nous recommencions le voyage.

Par M. Chisholm (Inverness):

Q. Votre approvisionnement vient surtout du Cap-Breton?—R. En différents temps, nous nous sommes procuré beaucoup de poisson du Cap-Breton. Il y avait une maison à Truro qui nous en vendait. Cela paraîtra extraordinaire, mais nous avons éprouvé des difficultés à nous procurer du poisson à Halifax et c'était mon habitude de l'acheter à Truro et de le faire mettre dans nos wagons. J'ai constaté, en ce qui concernait cette source d'approvisionnement, que la qualité était aussi bonne. Le poisson sortait des barques à 10 heures du matin, atteignait Truro à 5 heures de l'après-midi et nous parvenait le lendemain mais en assez bon état.

Par M. McCurdy:

Q. Etes-vous chargé de tenir compte des résultats financiers de l'exploitation des wagons-restaurants, ou bien si ces livres sont tenus séparément?—R. C'est le bureau général qui s'en occupe.

Q. Tient-on compte de ce que cela a coûté pour servir les viandes, les œufs, le poisson, etc., à un endroit en particulier?—R. Je ne saisis pas très bien ce que vous voulez dire.

Q. Vous tenez compte de la dépense actuelle occasionnée par le coût de la nourriture que vous achetez à l'état brut?—R. Oui.

Q. Puis vous avez le coût de la cuisson et celui du service?—R. Oui, puis le coût du combustible, de l'eau et celui des salaires.

Q. Veuillez maintenant nous donner le coût de la nourriture?—R. Je ne pense pas que je puisse vous donner cela.

Q. Quelles sont vos dépenses comparées aux prix exigés sur les autres chemins de fer?—R. Je crois que nos prix sont plus bas, excepté qu'il pourrait bien y avoir certains articles particuliers à cette région.

Q. Quels sont vos prix par rapport à ceux d'un hôtel de première classe tel que le Château Laurier, êtes-vous jamais entré dans cet hôtel?—R. Oui, bien, je souhaiterais pouvoir exiger les prix qu'on demande dans les hôtels de première classe.

Par le Président:

Q. Vous croyez que vos prix sont moins élevés, n'est-ce pas?—R. Oh, oui.

Q. Combien payez-vous vos garçons de table et votre personnel?—R. Les conducteurs reçoivent $90 par mois; les premiers cuisiniers, $90; les cuisiniers en second reçoivent $50 la première année, $60 la seconde, les troisièmes cuisiniers, $30. Les garçons de table commencent à $30 et reçoivent une augmentation chaque année pendant trois ans. Les préposés aux garde-manger touchent $30.

[L. B. Archibald.]

Q. Et ils sont nourris?—R. Oui, pendant qu'ils sont à bord du wagon; et ils sont également logés.

Q. Vous n'avez jamais rien tenté en ce qui concerne les pourboires?—R. Dans le but de les abolir?

Q. Oui?—R. Non, monsieur. Cela serait pratiquement très difficile; je me demande s'il serait possible d'empêcher la chose ou non; les gens sont d'avis qu'ils ont le droit de faire ce qu'ils veulent de leur argent, et s'il leur prend fantaisie de donner un pourboire au messager ou au garçon de table, en reconnaissance d'un service réel ou fictif, ils le donneront et ils se formaliseront si l'on intervient.

Le témoin est renvoyé.

M. GEORGE EDWARD SMART est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Vous êtes au service du chemin de fer Intercolonial, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien de temps?—R. Environ deux ans et huit mois.

Q. Avant cela, quelle expérience aviez-vous comme constructeur en chef de wagons?—R. Je n'en avais aucune.

Q. Dans quel service étiez-vous?—R. Mon titre était: "Contremaître divisionnaire de wagons", et je devais surveiller tout le travail de construction de wagons sur la division Est du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Q. Pendant combien de temps avez-vous été au service de cette dernière compagnie?—R. Neuf ans.

Q. Quelle expérience avez-vous acquise, pendant ce laps de temps, dans la construction des wagons?—R. Mes devoirs consistaient à construire des wagons, à en réparer d'autres ou à les reconstruire.

Q. Les wagons-express sont-ils munis de roues appelées Krupp?—R. Non, pas de roues Krupp, des roues en acier.

Q. Semlables aux roues Krupp, n'est-ce pas?—R. Elles sont aussi bonnes.

Q. Comment ces wagons sont-ils chauffés, avec des poêles ou des calorifères?—R. Au moyen de calorifères à vapeur.

Q. Ces calorifères sont-ils placés au centre ou à l'extrémité des wagons?—R. Au centre des wagons.

Q. Serait-il possible de séparer une partie du wagon et de la refroidir—l'autre partie étant chauffée par les calorifères—sans déplacer l'appareil de chauffage?—R. Oui. Cela ne nuirait en rien à l'appareil de chauffage, mais viendrait en conflit avec la construction et la sécurité du wagon.

Q. De quelle manière?—R. Procéder à cette isolation ajouterait environ 8,000 livres à cette extrémité du wagon.

Q. Avez-vous calculé quelle quantité de matériel entrerait dans cette construction? R. Je base mon évaluation sur le poids du fourgon à bagage qui n'a seulement que trois épaisseurs contre le wagon-glacière qui en a six.

Q. Je ne vous parle pas du wagon-glacière pour le moment. Ce que je vous demande est ceci: serait-il possible de diviser le wagon-express de manière à laisser l'appareil de chauffage dans la plus grande partie de ce wagon et avoir l'autre partie convertie en glacière?—R. Si j'ai répondu comme je l'ai fait c'est que tout laissait supposer qu'il s'agissait de wagons-glacières, à une extrémité.

Q. Non, nous nous occuperons de cela plus tard. Dans l'intervalle, permettez-moi de vous demander s'il serait pratique de procéder comme je l'ai expliqué sans risquer de rendre le wagon hors de service ou dangereux?——R. Il y aurait moyen de faire la division en question; mais cela rendrait difficile le travail des hommes.

[G. E. Smart.]

Q. Bien, nous n'en sommes pas arrivés là encore. Ne vous fatiguez pas l'esprit avec tous ces problèmes avant que nous y soyons parvenus. Vous dites que la chose pourrait se faire?—R. Certainement, oui. On peut toujours diviser un wagon à son extrémité.

Q. Le poids de cette division rendrait-il dangereuse la manœuvre du wagon?—R. Non.

Q. Serait-il possible d'ajouter une autre porte de manière à pouvoir entrer dans le wagon par cette extrémité?—R. Oui.

Q. Cela ne nécessiterait point le déplacement de l'appareil de chauffage?—R. Non, pas pour une extrémité du wagon, les portes étant mises à part.

Q. Quelle serait la longueur du plancher de ce wagon, au pied?—R. (Après avoir fait le calcul). Environ 13 pieds.

Q. Combien de pieds cela laisserait-il dans la plus grande partie de ce wagon pour fins générales de messageries?—R. Le wagon mesure 60 pieds de longueur.

Q. Oui.—R. L'espace entre chacune des portes des fourgons à bagage sur l'Intercolonial est de 24 pieds 9 pouces.

Par M. Sinclair:

Q. Que voulez-vous dire par 15 pieds?—R. J'ai dit 13 pieds, les portes étant mises à part. Je vais vous dire ce que cela donne.

Q. Est-ce en longueur?—R. Oui, monsieur, en longueur. Je vais justement vous décrire la longueur.

Q. Pas des pieds carrés?—R. Non, monsieur, des pieds linéaires.

Q. Quelle est la largeur?—R. Environ 9 pieds. Pour être juste, 9 pieds 3 pouces.

Q. Donc, le plancher mesure 13 pieds dans un sens et 9 pieds dans l'autre?—R. Oui, moins la division, naturellement.

Par le Président:

Q. Vous parlez des wagons-express?—R. Les fourgons à bagage et les wagons-express sont de la même grandeur. L'espace entre les portes est de 4 pieds 5 pouces, et il en a deux de chaque côté du wagon. Cela voudrait dire que l'espace total d'un dehors à l'autre est de 33 pieds 7 pouces. Soustrayez cela de 60 pieds, il vous restera 26 pieds 5 pouces que vous diviserez entre chaque extrémité du wagon. C'est de cette manière que j'établis mon estimation de 13 pieds 2 pouces.

Par M. Sinclair:

Q. Vous ne proposez pas de placer un entrepôt frigorifique à chaque extrémité?—R. Non, on m'a demandé combien d'espace j'aurais si je divisais une des extrémités du wagon. Voici l'idée, je vais vous faire un petit dessin. (Le témoin fait le dessin). Maintenant, voici l'idée. Ici sont les portes (il les montre). Il y a 24 pieds 9 pouces entre ces portes. Cette porte mesure 4 pieds 5 pouces. Cela vous donne 13 pieds 2 pouces.

Par le Président:

Q. Où se trouve votre appareil de chauffage?—R. Il est ici. (Il montre).

Par M. Sinclair:

Q. Où placeriez-vous votre division?—R. La division traverserait ceci, monsieur, (il montre).

Par le Président:

Q. Serait-il possible de faire la division ici de manière à ce que les portes latérales soient incluses dans le tout ainsi formé?—R. Oui, c'est possible de mettre la division ici, en travers du centre et près de la porte latérale.

Q. Cela ne nuirait en rien à l'appareil de chauffage?—R. Non, monsieur.

Par M. Loggie:

Q. L'appareil de chauffage dans les anciens wagons a-t-il été installé de la même manière?—R.Oui, j'ai effectué le changement de cette manière dans un bon nombre de wagons.

Q. C'était arrangé autrement?—R. Oui, les wagons dont vous parlez avec appareil de chauffage à l'extrémité sont des wagons combinés. C'est-à-dire que le genre de wagon dont vous parlez dans le moment est presque un wagon combiné ou si vous aimez mieux, un wagon divisé au centre. Nous avons un certain nombre de wagons de ce genre; on peut utiliser une extrémité pour le bagage et l'autre pour le courrier.

Par le Président:

Q. Sont-ils tous deux chauffés?—R. Oui.

Q. Et les wagons-express, dans l'emploi ordinaire qu'on en fait, ils sont tous chanffés?—R. Oui.

Q. Voudrez-vous faire un dessin montrant le wagon tel que divisé et le remettre au sténographe?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel serait la pesanteur d'une telle division une fois construite?—R. Une division qui reposerait ici? (Il montre.)

Q. Oui, dans un wagon de trois épaisseurs.—R. Elle serait, si je ne me trompe, d'environ 750 livres.

Q. Pourquoi?—R. Pour les trois épaisseurs de bois qui se trouvent ici et dans les portes.

Q. Vous voulez dire que tel serait le poids?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Quelle pesanteur additionnelle ajouterait-on en doublant l'intérieur avec une substance non conductible de la chaleur? Qu'avez-vous à suggérer pour empêcher la chaleur du soleil de pénétrer?—R. Un espace pour l'air est ce qu'il y a de mieux; doubler l'intérieur entièrement et laisser un espace d'un pouce et quart pour l'air. C'est le meilleur isolateur qu'on puisse avoir.

M. Sinclair: Il n'est pas question de la glace pour le moment?

Le Président: Non, j'ai pensé qu'il valait mieux considérer la question de cette manière d'abord; puis nous en viendrons à la question de la glace.

Par le Président:

Q. Vous laisseriez un espace pour l'air mesurant combien?—R. Trois quarts de pouce à un pouce.

Q. Et une doublure en bois?—R. Oui, l'intérieur du wagon est doublé à sa surface, et si vous désirez obtenir une plus grande isolation vous n'avez tout simplement qu'à clouer une bande ou une tringle qui séparera la doublure additionnelle de la première doublure.

Q. Mais ce wagon se réchaufferait durant l'été, n'est-ce pas?—R. Oui.

[G. E. Smart.]

ANNEXE No 3

DIAGRAMME d'un wagon-express actuellement en usage sur les chemins de fer du gouvernement canadien.

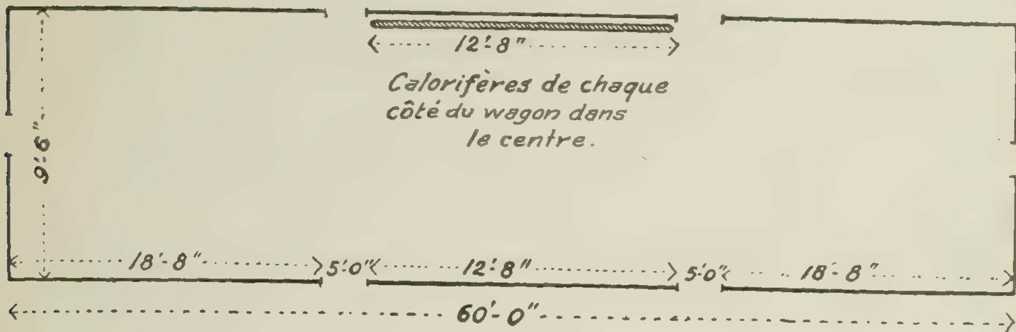
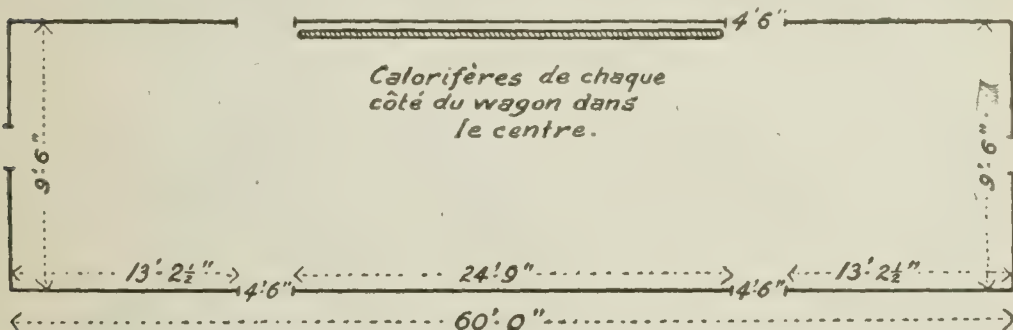


DIAGRAMME de quatre nouveaux fourgons à bagage construits aux ateliers de Moncton, en 1916, pour les chemins de fer du gouvernement canadien.



Q. Que recommandez-vous alors si c'est votre intention d'avoir une glacière avec de la glace dans chaque compartiment?—R. Il nous faudrait mettre une certaine épaisseur de feutre. Le wagon-glacière ordinaire est muni, à l'extérieur d'un feutrage de 13/16 de pouce, puis un autre feutrage d'un demi-pouce d'épaisseur entoure le wagon; ce feutrage est cloué tout comme vous mettriez de la tapisserie sur un mur; puis c'est une doublure de trois pouces d'épaisseur, puis il y a la charpente du wagon, des poteaux de deux pouces de diamètre reliés entre eux par des poutrelles, et ce, pour renforcer le l'extérieur. Puis vient l'intérieur avec une épaisseur de ⅞ de pouce, puis un espace de trois quarts de pouce pour l'air, puis un feutrage de 3/16 de pouce. Telle est la doublure intérieure du wagon. Ce procédé est considéré comme étant la meilleure isolation qu'on puisse obtenir dans un wagon-glacière.

Q. Serait-il nécessaire d'avoir autant d'épaisseur que cela dans les parois du wagon pour obtenir un espace froid?—R. Oui, si vous désirez exploiter un système de wagon-glacière, il est nécessaire que vous établissiez cette isolation.

Q. Combien cela ajouterait-il à la pesanteur du wagon?—R. Pour une extrémité du wagon—et j'inclus les caisses à glace—cela augmenterait le poids d'environ 4,500 à 5,000 livres.

Q. Y compris la division dont vous avez déjà parlé?—R. Oui.

Q. Ce poids additionnel nuirait-il à la manœuvre du wagon?—R. La pesanteur serait trop grande à un bout.

Q. Ne pourriez-vous pas obvier à cet inconvénient en renforçant les ressorts?—R. Il nous faudrait employer des ressorts et des tiges de suspensions plus fortes et probablement augmenter le diamètre de la fusée de l'essieu.

Q. Ce que vous appelez fusée de l'essieu, ce sont les essieux?—R. Oui.

[G. E. Smart.]

Q. Quels autres changements devrait-on effectuer, s'il faut en faitre d'autres?—R. On serait obligé de renforcer le trunk entier pour qu'il puisse supporter ce poids additionnel.

Q. Serait-on obligé de renforcer les roues ou de les changer?—R. Non.

Q. Combien cela coûterait-il pour construire un wagon de cette manière?—R. Vous ne semblez pas tenir compte de la construction et de l'installation de la caisse à glace?

Q. Je veux dire pour tout cela. Prenons d'abord la question du refroidissement du wagon: de combien vous faudrait-il renforcer les wagons pour qu'ils puissent soutenir le poids supplémentaire?—Avez-vous fait une estimation minutieuse de cela?—R. Non, je fais actuellement cette estimation.

Q. Peut-être aimeriez-vous à avoir quelque temps afin de mieux préparer votre estimation? Avec les modifications dont vous avez parlé, serait-il très prudent de faire circuler ces wagons sur les trains express ordinaires ou non?—R. Non, je ne recommanderais pas l'emploi d'un wagon ayant ce poids supplémentaire à l'une de ses extrémités; ajouté au poids du wagon, il vous faudra calculer le poids de la glace.

Q. De combien serait-il?—R. Avec la glace en blocs, comme celle que nous employons dans un wagon-glacière, une des extrémités du wagon pèserait, disons, 3,450 livres; si c'était de la glace concassée, ce poids serait d'environ 2,500 livres.

Q. Cela, c'est pour la glace?—R. Oui.

Par M. Sinclair:

Q. Vous voulez parler de tout le wagon?—R. Non, d'une extrémité du wagon; nos caisses à glace dans les wagons-glacières ordinaires pèsent, à chaque extrémité, 6,970 livres.

Par M. Loggie:

Q. Quelle serait la grandeur des caisses à glace?—R. Je puis vous la donner.

Q. Comme celles que vous employez dans les wagons-glacières ordinaires; il n'est pas question d'employer des caisses aussi grandes.—R. Je base mes chiffres sur les caisses à glace contenues dans le wagon-glacière.

Par le Président:

Q. Je vous ai demandé s'il serait prudent de faire circuler ces wagons ainsi chargés d'un poids supplémentaire?—R. Et je vous ai répondu que le poids se trouvant à l'une des extrémités du wagon, je ne recommanderais pas la chose.

Q. Quel est le poids supplémentaire ajouté en raison du feutrage et de l'isolation?—R. J'évalue les autres chiffres à 4,500

Q. Quelle est approximativement la capacité de transport de l'un de ces wagons-express tel que celui dont vous faites en ce moment l'évaluation?—R. Notre plus grand wagon-express est de 45,000 livres.

Q. 45,000 livres est-ce qu'il peut contenir?—R. C'est la capacité; le poids du wagon varie de 77,000 à 89,000 livres.

Q. Si vous remplissiez l'autre extrémité du wagon avec des colis expédiés par messagerie, cela ne contrebalancerait-il pas?—R. Oui, pourvu que la charge soit distribuée également.

Q. Il ne s'agirait tout simplement que de placer la charge à l'extrémité du wagon au lieu de la laisser au centre, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Si le wagon était convenablement chargé, il n'y aurait aucun danger à le faire circuler?—R. Pas quand il serait lourdement chargé; mais reste à savoir ce qu'il adviendrait quand la charge serait légère.

Q. A-t-on l'habitude, quand les wagons sont en voyage, et quand ils ne sont pas complètement remplis, de distribuer la charge sur le plancher de tout le wagon?—R.

[G. E. Smart.]

Oui, nos instructions sont imprimées et affichées dans plusieurs des wagons "La charge devra être distribuée également sur le plancher du wagon."

Q. Croyez-vous que le poids du cloisonnement et de l'insulation même pourrait nuire au fonctionnement du wagon dans les conditions ordinaires? Je ne parle pas ici du poids de messageries, mais des 4,500 livres en question?—R. Non, les 4,500 livres ne lui nuiraient pas.

Q. Il ne s'agit donc que de changer convenablement le wagon?—R. Il s'agit de mouvoir le wagon chargé, avec le supplément de poids de la glace.

Par M. Kyte:

Q. Quel serait l'excédent en glace? Vous avez dit il y a quelque temps une chose que M. Loggie conteste.

M. LOGGIE: Je ne le conteste pas. Des boîtes identiques, comme celles des wagons frigorifiques, n'étaient pas à mon avis indispensables.

Par M. Loggie:

Q. Je ne pensais pas à la glacière compliquée que vous avez dans les wagons frigorifiques, mais à une caisse à glace d'environ neuf pouces de largeur, de chaque côté de la porte. Je crois qu'elle pourrait contenir un millier de livres de glace une fois pleine. J'ignore si vous avez vu un congélateur ordinaire?—R. Oui.

Q. Vous savez que les compartiments dans lesquels on met la glace n'ont pas plus d'environ neuf pouces en largeur, et qu'on n'y met de glace qu'à une profondeur de neuf pouces. Tout ce qu'il faudrait faire, à mon avis, serait d'installer un compartiment étroit galvanisé de chaque côté de la porte et de le remplir de glace à Halifax, le poisson atteindrait Montréal en bon état. Naturellement la glace serait en grande partie fondue, mais elle irradierait assez de——R. Réfrigérant.

Q. Pour l'été. Vous n'en avez pas besoin en hiver à moins qu'il ne fasse chaud. Tout ce qu'il faut faire est d'ouvrir cette porte pour laisser entrer l'air froid; et si vous tenez le compartiment hermétiquement fermé, il se gardera froid lui-même?—R. Cela dépend du nombre de fois que vous ouvrez cette porte. Ce système ne vaudra pas si vous faites des expéditions locales.

Q. Je le sais. Il n'y a pas tant de poisson que cela?—R. Nous avons maintenant des ordres venus des expéditeurs de poisson en wagons frigorifiques réglementaires, à l'effet d'englacer à toutes les stations d'englacement.

Q. Je le sais. Il ne s'agit pas toutefois de pleines wagonnées. La situation est tout à fait différente. Je ne crois pas que vous trouviez que le service en question exige autant de réfrigération. Lorsque le poisson est expédié par messageries, il quitte Halifax le matin par l'*Ocean Limited* et arrive à Montréal le lendemain matin; s'il part de Newcastle, il quitte la gare à quatre heures de l'après-midi pour arriver à Montréal le lendemain matin. Tout ce que nous avons à faire, si je comprends bien la situation, est—du moins l'été—d'établir une glacière étroite ici (indiquant); l'on pourrait peut-être y entrer la glace par le toit; les compartiments n'auraient pas plus de dix pouces de largeur, quelle que soit leur longueur sur le travers du wagon. Nous n'avons besoin que de liège ou de papier insulateur cloué sur les parois, puis tout l'espace d'aération, puis une seconde insulation. En établissant le cloisonnement il serait peut-être bon de——R. Trois épaisseurs——

Q. Deux chambres d'air; une seule suffirait peut-être à mon avis, si l'on plaçait le papier insulateur des deux côtés. Je ne crois pas que le poids soit fortement augmenté par ce moyen?—R. Je base mes chiffres sur l'insulation réglementaire d'un wagon frigorifique.

Q. Autant que je comprends la situation, cela n'est pas ici nécessaire. Nou voulons simplement qu'une partie du wagon soit mise à part pour recevoir le poisson gelé, en hiver, pour que la chaleur du lieu où se tient le messager—il faut à ce dernier

[G. E. Smart.]

une certaine température pour vivre—ne s'étende pas jusqu'à l'endroit où se trouve le poisson; car on met ici du poisson gelé, et si la température est d'un certain degré, le poisson commence à se détériorer dans les 24 heures. Mais cet inconvénient pourrait sûrement être évité en plaçant le cloisonnement ici, insulé comme je vous l'ai indiqué, mais pas de la même façon que s'il fallait tenir le poisson à certaine température, comme on le gèle pour l'exportation sur Londres, entre autres; car les consignations doivent toutes être sorties du wagon une fois arrivées à Montréal. Elles ne vont toujours pas plus loin que Montréal, en tous cas?—R. Nous avons des voitures frigorifiques à voyageurs construites pour le service de l'Intercolonial à l'ouest de Montréal; mais je ne crois pas que le Grand-Tronc les remorque à l'ouest de Montréal. Nous les tenons pour le service particulier dont vous parlez et aussi pour le trafic de la Nouvelle-Angleterre.

Q. Je vois. Mais règle générale les wagons ne vont pas au delà de Montréal; les marchandises doivent être descendues à cet endroit?—R. Pas que je sache. Il est possible que quelques expéditions particulières aillent à l'ouest.

Q. Je ne le crois pas. Je crois, à vrai dire, que vous avez raison d'affirmer que toutes les marchandises sont transbordées à Montréal puis dirigées sur d'autres localités. Si l'on faisait comme je le recommande, quel serait le coût supplémentaire du cloisonnement et de l'insulation faite avec une planche mince?—R. Nous pourrions faire ce travail avec la petite glacière dont vous parlez, pour $1,000.

Q. De chaque côté de la porte?—R. Oui.

Q. Ce serait mon opinion.—R. Je ne saurais dire par expérience quel service vous donnerait ce moyen d'insulation.

Q. Oh, je connais cela.—R. Avec votre insulation actuelle et avec les ordres que nous recevons de nos expéditeurs à l'effet d'englacer à toutes les stations régulières——

Q. Il s'agit de poisson gelé expédié spécialement l'été; on vous donne instruction d'englacer à Campbellton, à Chaudière et à la Pointe-Saint-Charles.

Le Président: Est-ce par messageries ou par fret?

M. Loggie: Par fret.

Par le Président:

Q. Combien coûterait l'installation de l'insulation suggérée par M. Loggie?—R. Je dirais un millier de dollars, en chiffres ronds.

Q. Combien coûterait le système plus complet que vous avez suggéré avant cela?—R. Environ deux mille dollars.

Q. Combien de wagons à messageries avez-vous sur l'Intercolonial?—R. (Consultant son carnet.) Nous qualifions tous nos fourgons à bagages de wagons à messageries et bagages. Le total est 69, et en ajoutant les quatre wagons que je fais construire actuellement aux ateliers, pour livraison au cours du mois, cela fait 73 en tout.

Q. En tenant compte du volume du transport de messageries que vous faites sur l'Intercolonial, ne serait-il pas très opportun de cloisonner des sections dans une demi-douzaine de ces wagons pour établir un compartiment réservé au transport du poisson?—R. Cette question demande-t-elle——

Q. N'auriez-vous plus assez de roulant pour satisfaire au trafic des messageries?—R. Non, il nous manque à l'heure actuelle des fourgons à bagages et à messageries.

Q. N'oubliez pas que vous transportez actuellement une certaine quantité de poisson et que cette quantité serait alors augmentée?—R. Si vous cloisonniez une partie du wagon, vous ne pourriez pas employer ce wagon dans un train de la ligne maîtresse pour le service ordinaire de messageries ou des bagages.

Q. Pourquoi pas?—R. Parce qu'il ne serait pas sage de transporter des messageries dans le compartiment que vous auriez cloisonné pour le transport du poisson.

Q. Ne vient-il pas presque chaque jour du poisson par messageries?—R. Oui, en quantité limitée.

[G. E. Smart.]

Q. Et il faut que ce poisson soit placé dans l'espace ordinaire de votre wagon à messageries?—R. Oui, mais les messageries ordinaires sont chargées dans la même extrémité que le poisson, à moins toutefois qu'il n'y ait assez de poisson pour prendre tout l'espace à l'une des extrêmités du wagon.

Q. Mais vous n'enlèveriez que treize pieds par le cloisonnement, et cet espace est ordinairement tenu par du poisson, en tous cas?—R. Dans certains cas. Il y a des jours où nous n'expédions pas de poisson du tout.

Q. Quel est l'espace de plancher ordinairement tenu par le poisson?—R. Je ne saurais vous donner ce renseignement car je ne suis pas au courant les expéditions totales des différents articles pris dans le wagon.

Q. Vous dites qu'il ne serait pas utile de modifier six wagons?—R. Ma réponse est basée sur ceci: un wagon cloisonné pour certain service n'est propre qu'à ce service.

Q. Combien de wagons dites-vous que vous pourriez utiliser dans ce service?—Voyons si le service en question est de quelque rapport à l'Intercolonial. Il ne semble pas valoir quoi que ce soit aux autres chemins de fer, d'après les témoignages des intéressés, bien qu'ils semblent très affairés à obtenir le trafic. Combien de wagons pourriez-vous retenir pour le service en question?—R. Le nombre des wagons qui pourraient être retenus découle de la division du transport. Mes attributions ne comportent que la construction des wagons, ou encore les modifications nécessaires, sur ordre de la division du transport.

Q. J'ai donc raison de supposer que en disant que vous ne pouviez pas mettre à part six wagons pour ce service, vous parliez à vrai dire d'une chose qui n'était pas tout à fait de votre ressort?—R. Oui.

M. LOGGIE: Pardon, je ne semble pas avoir les mêmes idées que ce monsieur.

L PRÉSIDENT: Les membres du comité non plus, je crois.

Par M. Loggie:

Q. Parlons de la nécessité de mettre ce wagon à part pour le commerce poissonnier. Je suis d'avis qu'il devrait y avoir un de ces wagons dans tous les trains qui tirent un fourgon de bagages ou de messageries venant de Montréal, et que ce wagon devrait servir à tous les services de messageries. Le témoin disait tout à l'heure qu'il ne croyait pas que le wagon put servir à d'autres services de messageries et qu'en certains jours il n'y avait pas d'expédition de poisson. Je crois que vous avez dit cela, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Existe-t-il quelque raison pour laquelle l'espace des wagons ordinaires de messageries allant de Halifax à Montréal ne serait pas ouvert aux transports qui ne se gâtent pas facilement? Naturellement, la porte pourrait être laissée ouverte pour l'aération. R. Il ne serait pas bon de laisser la porte ouverte, car des escarbilles de la locomotive pourraient entrer.

Q. Je n'entends pas non plus que le train est en marche. Je parle des arrêts.—R. Voici sur quoi je base ma réponse. Ces messieurs parlent d'un wagon traversé par une cloison. Le Pacifique-Canadien possède un wagon comme celui dont vous parlez, entre Saint-Jean et Montréal. Une extrémité de ce wagon est cloisonnée en travers sans aucun accès du corps même du wagon. Il a deux portes de côté. On réserve cet extrémité exclusivement au poisson. Je parle ici d'il y a quelque trois ans. J'ignore si le wagon fonctionne encore entre Saint-Jean et Montréal. Au voyage de retour, on utilise rarement ce wagon à moins que ce ne soit pour des messageries grossières, ou à l'occasion pour le courrier d'outre-mer.

[G. E. Smart.]

Par M. Sinclair:

Q. Ne pourrait-on pas laver le wagon pour le débarrasser de l'odeur du poisson? —R. C'est difficile de chasser l'odeur du poisson du wagon, et les produits comme le beurre et les fruits sont très susceptibles de prendre une semblable odeur.

Q. On lave les transatlantiques après chaque voyage, avant d'y arrimer un nouveau fret. On n'a aucun ennui sur ce point. R. Les expéditions de fruits, de beurre, de lait et de nécessités semblables doivent se faire avec le plus grand soin. Vous ne pourriez pas les expédier dans un wagon qui sert au transport du poisson.

Par M. Loggie:

Q. Mais il existe certaines commodités qui pourraient être placées dans une des extrémités du wagon allant à Montréal sans qu'il en résulte de dommage?—R. Les chemins de fer n'ont aucun controle là-dessus. C'est un wagon de messageries et les risques retombent sur la compagnie de messageries.

Q. C'est la compagnie de messageries qui voit à l'emballage des marchandises?—R. Je ne tiens pas à répondre à cette question pour la raison que j'ai donnée tout à l'heure. Je n'ai rien à voir dans le transport.

Q. Avez-vous un fourgon à bagages et à messageries pour chaque train? Prenons entre autres l'Ocean Limited?—R. Oui, il y a des wagons à bagages et à messageries.

Q. Combien de wagons avez-vous en tout?—R. Soixante-treize.

Q. Combien de wagons faudrait-il pour en placer un sur chaque train quotidien venant au nord?—R. Il faut trois séries de wagons pour chaque train avec en plus un wagon de réserve à chaque tête de ligne.

Q. Combien de wagons faut-il pour en placer un de cette catégorie sur chaque train quotidien à cœur d'année?—R. Trois. Il faut trois wagons pour le fonctionnement de l'Ocean Limited.

Q. Je ne me suis pas encore fait comprendre. Je voudrais savoir combien de wagons il vous faudrait pour donner le service que je suggère, de façon à avoir un wagon par jour soit sur l'Express Maritime ou sur l'Ocean Limited?—R. Je dis qu'il faudrait trois wagons pour chaque train. Il faut trois wagons pour l'Ocean Limited, c'est-à-dire entre le départ de ce train à Halifax, son voyage à Montréal et son retour à Halifax. Si vous voulez placer chaque jour un wagon agencé comme vous le dites sur l'Ocean Limited, il vous faut aménager trois wagons.

Q. Oui, mais trois wagons ne suffiraient pas à un fonctionnement continuel de ce service?—R. Oui, trois wagons pour la durée réelle du voyage. Puis il vous faudrait un wagon de réserve à chaque tête de ligne en cas d'un accident, ce qui à vrai dire fait cinq wagons.

Q. Vous dites donc que nous pourrions lancer ce service avec trois wagons?—R. Oui, et en plus deux wagons de réserve en cas d'accident.

Q. Combien coûterait l'aménagement d'un wagon dans le sens que je recommande? R. J'ai déjà dit que cela coûterait $1,000.

Q. Et les frais d'aménagement du nombre de wagons ne seraient que de $6,000?—R. Oui.

Q. Je crois que cela vaut la peine d'être tenté; car selon le mode actuel d'hiver, nous plaçons le poisson gelé dans des wagons sans cloisonnement, et avant que le poisson n'arrive à Montréal, il a déjà commencé à se gâter. Cela se présente durant toute la saison d'hiver?—R. Naturellement, vous auriez la responsabilité de l'aménagement que vous suggérez; ce n'est pas ma façon de préparer un wagon aux transports de poisson.

Q. Je n'en voudrais pas du tout pour le fret; c'est à mon avis une question tout à fait différente.—R. Vous entendez mettre du poisson dans un wagon fermé qui ne sera pas convenablement insulé, mais aménagé comme vous l'avez expliqué.

[G. E. Smart.]

Par M. Sinclair:

Q. Avez-vous vu ce wagon du Pacifique-Canadien dont vous parlez?—R. Oui.

Q. Etait-il frigorifique?—R. Non; c'était un fourgon ordinaire à bagage avec cloison transversale.

Q. Savez-vous s'il fonctionnait bien? Le poisson arrivait-il en bon état?—R. Je crois qu'il ne servait qu'aux transports d'hiver en poisson.

Q. Et le Pacifique emploie un wagon frigorifique en été?—R. Oui, comme celui que nous avons sur notre propre réseau.

Q. Avez-vous déjà vu un wagon frigorifique qui pouvait être ouvert en route pour la livraison des petites expéditions?—R. Je n'ai jamais vu de wagon frigorifique employé au trafic local comme vous l'indiquez. Naturellement, chaque fois que vous ouvrez la porte, l'air froid s'échappe, mais je ne suis pas expert en réfrigération.

Q. Diriez-vous qu'il serait possible de construire un wagon susceptible d'être ouvert à quelques endroits du réseau pour recevoir ou pour livrer du poisson?—R. C'est certainement possible.

Q. Je parle ici d'un wagon frigorifique?—R. Autant qu'il s'agit d'un wagon frigorifique à messagerie, je crois qu'on pourrait l'ouvrir à deux ou trois endroits de la ligne Mulgrave-Halifax, du moins en tant qu'il s'agit d'affecter l'état de la wagonnée. Si les portes étaient ouvertes et refermées promptement je ne crois pas que l'effet fût important.

Q. Vous n'avez jamais vu un wagon frigorifique servir à ces fins?—R. Non.

Q. Combien de wagons frigorifiques avez-vous sur l'Intercolonial?—R. Il y a 25 wagons frigorifiques à messagerie.

Q. Qu'entendez-vous par wagons frigorifiques à messagerie?—R. Des wagons frigorifiques construits pour les trains de voyageurs, avec roues d'acier.

Q. Combien avez-vous de wagons sans roues d'acier?—R. Il y a en tout 191; en déduisant 25, cela fait 166.

Q. Augmentez-vous votre roulant en wagons frigorifiques?—R. C'est à l'étude.

Q. Vous avez actuellement assez de wagons pour vos besoins, n'est-ce pas?—R. Pour nos exigences propres, oui, mais pas assez pour le Transcontinental.

Q. Les construisez-vous à Moncton?—R. Nous construisons les wagons frigorifiques de messagerie à Moncton.

Q. Pourriez-vous construire à Moncton des wagons comme ceux que nous suggérons, si on vous le demandait?—R. Oui, nous pouvons construire tous les genres de wagons à Moncton.

Par M. Loggie:

Q. Vous y construisez actuellement quatre wagons à messagerie?—R. Oui.

Q. Pourriez-vous sur demande construire ces quatre nouveaux wagons en encloisonnant une partie et en l'insulant d'après l'idée qu'on suggère ici, c'est-à-dire en plaçant une glacère étroite au travers du wagon entre les deux portes?—R. Les quatre wagons en construction à Moncton ne sont pas de dimensions identiques à celles dont je vous ai parlé.

Q. Sont-ils plus grands ou plus petits?—R. L'aire d'extrémité est plus vaste. J'ai réduit l'espacement entre les deux portes afin d'aménager les wagons à messagerie selon les besoins dont vous parlez.

Q. Cela ferait-il quelque différence?—R. La situation s'en trouverait changée. La distance entre les portes des quatre wagons en construction à Moncton est d'environ douze pieds huit pouces, avec aire d'extrémité beaucoup plus vaste. La distance dans les autres wagons est de vingt-quatre pieds.

Q. Il n'est pas nécessaire de prendre toute cette extrémité. Vous pourriez en utiliser quatorze pieds?—R. Mais vous parliez de laisser les portes de côté dans la partie cloisonnée.

[G. E. Smart.]

Q. Je ne crois pas que cela soit du tout nécessaire, je crois que l'aménagement devrait permettre aux fonctionnaires de la compagnie de messagerie d'atteindre le compartiment par l'intérieur du wagon. Je comprends naturellement que s'il s'agissait 'dune porte de côté l'entrée du poisson serait facilitée, et l'un des obstacles sérieux de ce commerce est que les colis sont très lourds et très difficiles à manœuvrer. Mais il n'y a pas d'autres raisons pour lesquelles ces quatre wagons ne pourraient pas être cloisonnés comme susdit?—R. Ils sont presque finis et prêts à prendre du service au cours du mois.

Q. Cela équivaudrait donc à commencer les travaux sur un vieux wagon?—R. Oui.

Par M. Sinclair:

Q. Si vous allongiez le wagon, écarteriez-vous la difficulté quant au poids désiquilibré d'une extrémité?—R. Non.

Q. Si vous faisiez une glacière et si vous placiez ailleurs le centre de gravité?—R. Si vous rendez une extrémité plus lourde, vous augmentez naturellement le poids sur le truck de cette extrémité du wagon. Le wagon frigorifique est d'une manœuvre des plus difficiles parce que le centre de gravité en est plus haut, et l'une des objections à placer un wagon frigorifique sur un train rapide vient de sa susceptibilité à sauter la voie. Nous avons élagué ce contretemps dans les wagons frigorifiques de messagerie en allongeant la base de roue des trucks.

Q. Je comprends qu'il n'y a pas de wagons frigorifiques de messagerie?—R. Oh, oui, nous en avons vingt-cinq.

Q. Mais vous ne les employez pas sur les trains express?—R. Oui.

Q. On nous a dit qu'ils ne servaient pas pour ces trains?—R. Ils ont été construits pour ce service et y ont été employés. S'ils ne servent plus, c'est qu'aucune expédition n'exige leur emploi. J'en ai vu un l'autre jour attelé à un train. J'ignore quel était son chargement, mais il était à la remorque d'un de nos trains de voyageurs.

Par M. Loggie:

Q. Je suppose qu'on les emploie pour les trains de marchandises?—R. Non, j'ai vu ce wagon dans un train express.

Par M. Sinclair:

Q. Où allait-il?—R. A Montréal.

Q. Les employés de chemin de fer que nous avons interrogés ici nous ont dit qu'ils ne les employaient plus du tout?—R. Comprenez que j'ignore ce que le wagon contenait. Mai j'ai vu un wagon frigorifique dans un de nos trains de voyageurs. On emploie parfois ces wagons pour les postes. Nous avons vingt-cinq wagons frigorifiques à messagerie qui peuvent fonctionner avec tout train à voyageurs.

Q. La question est de savoir si vous pourrez faire un wagon qui éliminerait la difficulté quant au centre de gravité?—R. Le wagon dont je parle ici a été construit à cette fin, et nous n'avons jamais eu d'ennui depuis qu'il a été modifié. De plus le Grand-Tronc admettra ce wagon et le remorquera avec ses trains de voyageurs, sauf l'Intercolonial Limited, entre Toronto et Montréal. Il est aussi conforme aux règlements de la Commission de commerce entre Etats. Le New-York Central le prendra dans certains de ces trains à voyageurs. Il est muni de tuyautages à vapeur et à signaux, de butoir en acier à chaque extrémité, et de trucks à longue base de roue.

Q. Combien coûte-t-il?—R. $1,950 environ.

Par M. Loggie:

Q. Si les glacières étaient disposées à l'intérieur du cloisonnement au lieu de l'extrémité, cela distribuerait le poids plus également dans toutes les parties du

[G. E. Smart.]

wagon et diminuerait les risques quant à un excédent de charge à l'une des extrémités?—R. Il n'est pas bon de placer la glacière au centre du wagon; il vaut mieux la placer à l'extrémité, pour avoir une meilleure circulation d'air.

Q. Pourquoi n'auriez-vous pas une circulation d'air aussi bonne en plaçant la glacière ici (indiquant)? Je ne vois aucune raison à cela. L'un ou l'autre de ces moyens fera tout aussi bien, autant que je puis le voir. Vous pourriez obtenir l'air froid de cette glacière ou vous pourriez le recevoir du toit. Quel sera l'effet du poids de la glace quinze pieds à l'arrière de la parroi de bout, si la chose est importante?—R. Non, ce n'est pas très important.

Q. Vous ne le croyez pas, quel que soit le poids? Les deux moyens sont bons. Vous dites que les wagons que vous construisez sont trop avancés pour servir à des expériences?—R. Oui, le corps est fait. J'attends maintenant l'acier des ressorts.

Par le Président:

Q. Vous dites que ce wagon coûte?—R. Le wagon frigorifique à messagerie coûte $1,950.

Q. C'est peu?—R. C'est le prix du wagon.

Le PRÉSIDENT: Quand vous retournerez chez vous, veuillez adresser au secrétaire du comité un état soigné du coût des modifications du roulant d'après ces deux systèmes.

Le TÉMOIN: Ce sera dans une quinzaine de jours environ. Je vais à Buffalo avant de retourner chez moi.

Le témoin est renvoyé.

Le PRÉSIDENT: Conformément à la demande du comité, M. J. Lambert Payne a préparé et transmis les renseignements suivants:—

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (DIVISION STATISTIQUE).

Equipement des compagnies de messageries aux Etats-Unis:—

Immeubles, bâtiments, etc.	$16,446,269
Wagons	603,787
Ameublement de bureaux	4,470,759
Chevaux	3,849,555
Voitures	6,708,173
Installation d'étables	761,395
Roulant de transport	889,204
Total	$33,994,114

Les wagons indiqués dans l'état ci-dessus sont au nombre de 155 et appartiennent à la *Wells Fargo & Co.* Tous les autres wagons à messagerie utilisés aux Etats-Unis appartiennent au chemin de fer.

Le comité s'ajourne.

[G. E. Smart.]

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301,
MERCREDI, 5 avril 1916.

Le comité ouvre sa séance à onze heures du matin, le président Jameson occupant le fauteuil.

M. JOHN J. COWIE, appelé, assermenté, interrogé.

Par M. Kyte:

Q. Depuis quand êtes-vous à l'emploi de la division des pêcheries?—R. Je suis arrivé ici en 1904.

Q. Vous travailliez aux pêcheries en Ecosse avant de venir, je suppose?—R. Oui. J'ai travaillé ici temporairement de 1904 à 1908, je crois.

Q. Je comprends que vous vous êtes occupé ici de ce qu'on appelle le mode écossais de traiter le hareng?—R. Oui.

Q. Cette méthode est-elle suivie par les pêcheurs des Provinces maritimes à l'heure actuelle?—R. Pas avant l'an dernier. On a débuté à Goldboro, comté de Guysborough. Lorsque je tenais en 1914 des assemblées au sujet de la loi sur l'inspection du poisson. MM. Giffen, de Goldboro, m'ont consulté dans l'intention de lancer cette industrie vu que l'approvisionnement venant d'Europe aux Etats-Unis était susceptible d'être écourté. Je discutai la chose avec eux, trouvai un tonnellier et saleur de métier, et le leur dépêchai. Ils lancèrent leur industrie et eurent un bon succès. C'étaient là les débuts. Puis une compagnie de Philadelphie vint s'établir à Woods-Harbour, N.-E., vers la fin d'août 1915.

Q. Dans le comté de Shelburne?—R. Oui. Ces personnes commencèrent à saler en cet endroit. Puis MM. Boak, de Chicago, déléguèrent un représentant en Nouvelle-Ecosse pour lever une quantité aussi forte que possible de hareng préparé de cette façon, et cette démarche entraîna d'autres personnes à s'occuper de l'industrie. Je pourrais dire que quelques particuliers salaient quelques barils ça et là, avec un bon succès, sans aide autre que les instructions que nous avions imprimées sur le dos des copies de la loi sur l'inspection du poisson. Naturellement l'industrie entière leur a été en quelque sorte imposée l'an dernier en conséquence de la rareté du poisson européen aux Etats-Unis.

Q. Les Giffen avaient-ils un expert en charge pour l'apprêt du hareng?—R. Oui.

Q. Qui était-il?—R. Un particulier qui avait vécu trois ou quatre ans à Halifax.

Q. Il s'était déjà occupé de l'industrie en Ecosse?—R. Oui. Je le vis à Halifax, je l'interrogeai et je me convainquis qu'il était compétent avant de le recommander à M. Giffen.

Q. Savez-vous quelle cote ces harengs apprêtés par les Giffen ont obtenu sur le marché américain?—R. Oui; les meilleurs, $15 le baril. Mais alors que les meilleurs de nos harengs néo-écossais rapportaient $15 le baril, le meilleur hareng écossais donnait de $20 à $30 le baril.

Par M. Maclean (Queens, I.-P.-E.):

Q. Comment l'expliquez-vous?—R. Je l'ignore, sauf en tenant compte de ce qu'on pourrait appeler le préjugé des Juifs qui mangent ce poisson aux Etats-Unis. Ils

s'imaginent que la qualité des harengs de Hollande ou de Grande-Bretagne est meilleure. Il est possible que notre loi sur l'inspection du poisson et le perfectionnement de l'étalon d'apprêt nous permettront de détruire en bonne partie ce préjugé.

Par M. Kyte:

Q. Savez-vous si le Canada a ouvert un marché à ce hareng coûteux?—R. Une maison de Montréal faisait comprendre au ministère, le mois dernier, qu'elle avait placé des milliers de caques de hareng à faire saler au Canada.

Q. Elle avait reçu des commandes des détailleurs à cette fin?—R. Oui, elle avait approvisionné des clients de harengs écossais, antérieurement, et l'an dernier elle leur donna du hareng de Terre-Neuve. Elle a décidé de ne vendre que du hareng canadien cette année, ce qui comporte plusieurs milliers de barils.

Q. A-t-on antérieurement consommé beaucoup de hareng saumuré écossais au Canada?—R. Chez les Juifs seulement. Ce commerce se borne aux Juifs des Etats-Unis et du Canada.

Q. Comment l'expliquez-vous?—R. Je l'ignore. Ils semblent avoir été amenés à manger du hareng saumuré de cette façon.

Q. Le payent-ils cher?—R. Un prix énorme. Une autre singularité du commerce est que les Juifs mangent ce hareng cru. Ils ne le bouillent pas du tout, mais le mangent cru, pris dans le baril. C'est là une des raisons pour lesquelles la salaison exige tant de soins.

Q. Le prix est-il susceptible de se maintenir, à en juger par la cote actuelle du marché?—R. Non, pas lorsque les conditions de geurre auront disparu.

Q. Quant au marché local, en tous cas, le prix dépendra de l'approvisionnement?—R. Oui, mais je parlais naturellement du marché des Etats-Unis.

Q. Quel est actuellement la cote du hareng à saumurage écossais au Canada, et quelle a été cette cote par le passé?—R. Le hareng écossais importé s'est vendu de $10 à $12 le baril dans les années ordinaires.

Q. Et il se vend à $20 le baril aux Etats-Unis?—R. L'an dernier seulement à cause des conditions de guerre. Dans les années ordinaires, il ne rapporterait guère plus de $12 ou $14.

Q. N'est-ce pas là un prix prohibitif quant à l'approvisionnement général?—R. Pas chez les Juifs.

Q. Je parle de l'approvisionnement général?—R. Non, je ne le crois pas. Quiconque cet amateur de hareng salé ne désirait pas payer de $5 à $6 pour une demi-caque de poisson vraiment bon, si la qualité permettait la consommation du produit du sommet au fond de la barrique.

Par M. Loggie:

Q. Vous donnez le maximum plutôt que le minimum de la cote?—R. De quelle cote parlez-vous?

Q. Vous dites que sur le marché de New-York la cote est de $15 le baril. C'est pour la qualité supérieure du hareng, n'est-ce pas?—R. Pour le meilleur canadien salé et le meilleur écossais salé.

Q. Une forte quantité de hareng a été vendue sur le marché new-yorkais et n'a rapporté que $7 le baril?—R. Oui, une bonne partie, même, n'a pas été vendue du tout.

Par M. Kyte:

Q. Le hareng salé en Nouvelle-Ecosse d'après la méthode écossaise peut-il à votre avis lutter contre le hareng salé en Ecosse?—R. Oui, si le poisson est de bonne qualité; naturellement il faut que la qualité y soit tout d'abord. Ainsi, l'an dernier, on

[J. J. Cowie.]

a salé de grosses quantités de poisson gros et grossier en Nouvelle-Ecosse, et on l'a par la suite trouvé invendable.

Q. Il était salé à l'écossaise?—R. Oui.

Q. Quelles sont à votre avis les exigences d'un bon hareng salé selon la méthode écossaise?—R. En été, le hareng devrait être pris quelques semaines au moins avant qu'il ne se rapproche de la grève. Lorsqu'il se rapproche, il est prêt à déposer ses œufs et ne se trouve pas dans le meilleur état.

Q. On devrait le prendre lorsqu'il est en eau profonde?—R. Oui.

Par M. Maclean (Queens, I.-P.-E.):

Q. Ce serait au large, dans le golfe?—R. Oui.

Q. Si les harengs viennent dans le détroit de Northumberland ce serait trop rapproché de la saison de frai?—R. Je parle surtout du hareng d'été. Le hareng de printemps est tout pris près de la grève. Il est de demi-taille, gras, et c'est ce qu'on demande surtout. Or le filet d'ordinaire employé par nos pêcheurs est un peu trop gros de maille pour prendre le poisson particulièrement recherché pour le marché en question. J'ai tenté par tous les moyens d'amener les pêcheurs à utiliser des filets à mailles plus serrées, pour prendre le poisson gras de demi-taille, et tout plein encore d'œufs.

Par M. Kyte:

Q. Les proportions du hareng pris varient en différents points des eaux du littoral sud de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Vous savez que durant l'avant-dernier été le hareng a été très petit?—R. Oui.

Q. Ce hareng aurait-il été bon pour le salage selon la méthode écossaise?—R. Oui, le poisson est bon tant qu'il ne dépasse pas une longueur de treize pouces.

Q. Les conditions de pêche de la Nouvelle-Ecosse vous sont familières?—R. Oui.

Q. Durant quelle époque peut-on prendre ce hareng sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse?—R. Du commencement de juillet jusqu'à la fin d'août à peu près; le hareng sera alors en bon état. Après cette époque le hareng fraie et devient en mauavis état.

Q. Coûte-t-il plus cher de saler un baril de hareng selon la méthode écossaise que de saler une même quantité selon la méthode ordinaire?—R. A mon avis cela coûte moins cher, car il y a vraiment moins de travail dans la méthode écossaise. Selon l'ancienne mode, le poisson est éventré et complètement nettoyé, puis lavé. Cela fait un gâchis épouvantable tout en exigeant beaucoup plus de travail. On prend moins de sel dans la méthode écossaise.

Q. C'est donc une méthode moins coûteuse que l'ancienne pour le salage du hareng?—R. Oui, le procédé lui-même.

Q. Pouvez-vous comprendre pourquoi les pêcheurs n'ont pas plus généralement adopté cette méthode?—R. L'une des raisons est qu'un très grand nombre d'entre eux ont toujours cru qu'il était impossible de saler du poisson de cette façon en gardant tous les œufs. Les pêcheurs faisaient jadis tout leur salage. On n'a jamais pu amener les marchands terriens à essayer la méthode nouvelle jusqu'à ce que les conditions de guerre les aient virtuellement acculés à cette méthode.

Q. Combien de saisons avez-vous passées en Nouvelle-Ecosse cherchant à amener les pêcheurs à adopter cette méthode de salage du hareng?—R. J'ai passé les saisons de 1904 et de 1905 en Nouvelle-Ecosse et les saisons de 1906 et 1907 dans le golfe; je crois que ce sont là les années, mais je parle de mémoire seulemnt.

Q. Avez-vous constaté que les pêcheurs comprenaient bien cette idée?—R. Je les ai trouvés fortement préjugés contre ce genre de salage, comme je viens de le dire.

Q. Comme question de fait, il n'y a pas eu de résultats marquants à la suite de votre campagne dans ce sens?—R. Non.

[J. J. Cowie.]

Q. Quelles méthodes d'éducation avez-vous suivies pour les pêcheurs durant les années dont vous parlez?—R. Nous exploitions un vapeur à la dérive, cherchant à prendre le poisson tout d'abord, et nous salions les prises dès qu'elles arrivaient sur la grève. Les opérations de salage étaient faites sur la grève dans les salaisons locales et tous ceux qui voulaient nous voir faire y étaient bienvenus.

Q. Avez-vous pris quelque quantité de hareng susceptible du salage écossais dans ces endroits?—R. Oui. Nous avons pris, aussi, beaucoup de hareng qui était impropre au procédé. Nous pêchions au printemps, puis dans la saison de frai. Toutefois, en plus de mauvais hareng, nous en avons pris une quantité raisonnable de bon.

Q. Combien de barils avez-vous fait préparer durant ces années?—R. Je ne saurais vous le dire de mémoire.

Q. Etait-ce un nombre considérable de barils?—R. Oui. Ainsi nous avons préparé plusieurs centaines de barils durant une saison, à Caraquet.

Par M. Turgeon:

Q. Vous en avez préparé une bonne quantité à Caraquet?—R. Oui, et plusieurs centaines de barils à Grande-Rivière, rive nord de la Baie-des-Chaleurs.

Par M. Kyte:

Q. Et quant à la Nouvelle-Ecosse? En avez-vous préparé à Canso?—R. Oui, mais nous n'avons pas tiré beaucoup de hareng de bonne taille à Canso. Nous avons pêché d'une qualité que je considère être la meilleure pour le salage, ce que nous appelons maties, près de Canso, au large du port d'Isaac. Le peu que nous avons pêché de cette catégorie s'est vendu à $15 le baril après salage. C'était dans les temps ordinaires, à New-York, où ces poissons avaient été expédiés. S'ils avaient été expédiés l'an dernier, ils auraient sûrement rapporté $30 le baril, car $15 à cette époque équivalait aux meilleurs prix payés pour du hareng salé.

Q. Avez-vous eu quelque difficulté à placer sur le marché américain tout le hareng que vous aviez préparé?—R. Une bonne quantité de hareng que nous avions préparé ne s'y est pas vendu.

Q. Pourquoi pas?—R. Le vieux préjugé subsistait contre le hareng salé à l'écossaise, mais venant de Terre-Neuve et du Canada. Puis, comme je l'ai dit, nous avons salé beaucoup de poisson au printemps; nous avons salé du poisson désœuvé et toute sorte de poisson, gros, grossier, ou même d'aussi bon poisson qui pouvait se prendre. Une bonne partie était naturellement invendable, mais l'idée était d'éprouver le marché avec toutes les catégories de poisson pris par la vapeur.

Q. Et tout notre hareng pris sur la côte de la Nouvelle-Ecosse est-il acceptable comme hareng écossais?—R. Pas plus que tout le hareng pris sur la côte de la Grande-Bretagne. Ainsi, une catégorie seulement de hareng est acceptable aux Etats-Unis, venant d'Ecosse ou d'Irlande, ou de la côte est d'Angleterre; le poisson pris disons en janvier sur le littoral ouest de l'Ecosse, où il y a de grandes pêcheries, ne peut pas du tout se vendre aux Etats-Unis.

Q. La proportion de la prise totale de hareng dans nos eaux, qui est acceptable comme hareng salé à l'écossaise, est-elle aussi grande que la proportion du poisson pris dans les eaux d'Ecosse?—R. Je le croirais si nous avions ici une flotte de dériveurs comme il en existe en Ecosse pour la prise du hareng. Nous avons du hareng dont la taille va de la sardine aux très gros poissons. Mais c'est surtout une question de la grandeur des mailles des filets employés par nos pêcheurs et de l'endroit et du temps où se fait la pêche.

Q. Serait-il nécessaire que les pêcheurs se munissent d'une autre sorte de filet pour obtenir le plus grand succès dans le salage à l'écossaise du hareng?—R. Je le crois. Et je suis d'avis que plusieurs des pêcheurs se procureront l'an prochain des filets à maille plus petite. Bon nombre des pêcheurs de l'extrémité ouest de la Nouvelle-Ecosse

[J. J. Cowie.]

emploient des verveux dans lesquels ils prennent du poisson de très petite taille et le sortent vivant afin de choisir la taille voulue pour le procédé à l'écossaise.

Par M. Loggie:

Q. Payent-ils un honoraire pour l'emploi du verveux?—R. Oui.

Q. Ils payent une patente?—R. Oui.

Par M. Kyte:

Q. Le hareng qui est impropre au salage à l'écossaise est vendu de la façon ordinaire sur le marché local?—R. Oui, et aussi dans les Antilles. Il s'accuse bien une demande de cette catégorie aux Etats-Unis, mais elle est faible.

Q. Avez-vous une idée du nombre de caques de hareng que MM. Giffen ont préparées l'an dernier?—R. Six cents, je crois.

Q. La vente s'est-elle faite sans difficulté?—R. Il y a eu difficulté pour la vente des plus gros sujets, mais les meilleurs se sont vendus facilement à $15 le baril.

Q. Même si le hareng est de taille un peu forte, rapporterait-il plus qu'autrement s'il était salé à l'écossaise?—R. Je ne saurais le dire.

Q. Combien a-t-on préparé de barils à l'écossaise l'an dernier à Woods-Harbour?—R. La maison juive de Philadelphie a préparé en tout 600 barils à Woods-Harbour. Puis le poisson manqua dans le voisinage et les saleurs se transportèrent à Clark's Harbour et à l'île du cap Nègre, et préparent environ 2,500 barils aux deux endroits.

Q. Le tout s'est-il vendu vite?—R. Non. Une partie était légèrement salée et un poissonnier de New-York m'affirma que certains sujets étaient plutôt surs. Mais la masse du salé était bonne.

Q. Quelle est la condition essentielle du salage réussi du hareng à l'écossaise? Que dites-vous du baril dans lequel on doit saler?—R. Ce commerce particulier, comme je l'ai déjà dit, intéresse surtout les Juifs; ils exigent un baril exactement semblable au baril qu'ils sont habitués de recevoir d'Ecosse. Des instructions ont été imprimées et expédiées aux gens de la côte, l'hiver dernier, leur indiquant quel genre de baril il leur fallait employer dans ce commerce.

Q. Le baril recommandé par les règlements du ministère est-il propre à ces fins?—R. Oui. Nous recommandons deux genres de barils, l'un de 22 gallons, et l'autre de 26⅔ gallons. Ce dernier, tel qu'il est recommandé dans les règlements, est celui qu'on exige dans le commerce du poisson à l'écossaise.

Q. Avez-vous ici une description du baril?—R. Oui (il produit copie des réglements).

Q. Voudriez-vous lire la description du baril, pour que nous puissions la consigner dans le dossier?—R. La capacité du baril et du demi-baril écossais doit être identique à celle du baril de plus forte taille indiqué dans l'article 2, annexe 1, de la loi sur l'inspection du poisson, soit 26⅔ gallons, et 13⅓ gallons, mesure impériale. On emploie d'ordinaire l'épinette à la confection de ce baril; à vrai dire ce bois sert exclusivement en Ecosse après importation de Suède. Les douves doivent avoir 31 pouces de longueur, c'est-à-dire la longueur du baril, et une épaisseur de 11/16 de pouce. Les douves du demi-baril doivent avoir 24 pouces de longueur, et 9/16 de pouce d'épaisseur. La tête du baril doit avoir ⅞ de pouce d'épaisseur, et du demi-baril 11/16 de pouce.

Par M. Loggie:

Q. Est-il nécessaire que ces douves soient formées?—R. Vous entendez sciées au cylindre?

Q. Formées?—R. Je les préférerais droites, pour ma part, quitte à charger les tonneliers de...

Q. N'est-il pas nécessaire de les creuser?—R. Je les préférerais droits et non pas courbées, puis je les ferais former au chaud puis emboîter. Il faut pour l'encerclage

[J. J. Cowie.]

avoir un cercle de deux pouces, en fer, aux extrémités du baril entier, et un cercle d'un pouce et demi aux extrémités du demi-baril. Puis il faut cercler les deux tailles de trois forts cercles de bois à chaque quartier. Voilà les dimensions et le système d'encerclage d'un baril écossais.

Par M. Kyte:

Q. C'est le baril communément employé?—R. Oui. Et il est nécessaire de nettoyer ce baril à l'extérieur. Si je dis nécessaire, c'est que ce commerce particulier exige toutes ces choses.

Q. Adressez-vous actuellement des instructions aux pêcheurs sur la méthode à suivre pour le salage écossais du hareng?—R. Oui. Ces instructions sont naturellement imprimées à la fin des règlements de la loi sur l'inspection du poisson, qu'ils ont en main depuis l'adoption de la loi. Entre-temps nous avons sous presse une plaquette contenant les détails et des conseils sur le salage.

Q. Le ministère a-t-il fait récemment quelques tentatives particulières pour amener les pêcheurs à s'occuper de la méthode écossaise en salage du hareng?—R. Pas avant l'adoption de la loi.

Q. Les Giffen se sont-il lancés dans leur entreprise l'an dernier de leur propre mouvement ou sur demande du ministère? R. Ces particuliers s'étaient mis en relation avec moi au sujet de leur entrée en affaires, avant l'avènement de la guerre, et ils n'en étaient pas encore arrivés dès lors à décider l'engagement d'un tonnelier expert. Mais lorsque les conditions de guerre se produisirent, et après qu'ils eussent discuté la question avec moi à l'automne de 1914 et compris les perspectives qui s'offraient, ils se décidèrent à retenir les services du tonnelier expert que je leur recommandai.

Q. J'ai cru comprendre que vous disiez que la consommation du hareng salé à l'écossaise se limitait dans notre hémisphère aux Juifs?—R. Oui.

Q. Y a-t-il quelque perspective de trouver, dans les autres sphères de la population du Canada, un marché important pour la consommation du hareng écossais?—R. Je ne le crois pas, car même outre-mer, même en Ecosse et en Irlande entre autres, où les gens avaient l'habitude de manger beaucoup de hareng salé, la consommation s'est fortement affaiblie.

Q. Pourquoi?—R. Je l'ignore.

Q. Cela vient-il des frais supplémentaires par comparaison aux frais du salage ordinaire?—R. Non, j'imagine que c'est simplement une modification du genre de vie.

Q. Croyez-vous pour votre part que le hareng salé à l'écossaise soit un aliment très désirable, comparativement au hareng salé de la façon ordinaire pour le public en général?—R. Oui. D'abord, le hareng salé selon l'ancienne méthode, éventré et chargé de sel est trop dur...

Q. Et se rancit?—R. Oui. Il n'est pas du tout à mon avis aussi désirable que le hareng salé à l'écossaise.

Q. Connaissez-vous quelque raison pour laquelle la consommation du hareng, autant qu'elle existe au Canada, ne comporterait pas le hareng salé à l'écossaise plutôt que le hareng salé à l'ordinaire, si le premier régime est meilleur?—R. Je ne vois aucune raison pourquoi les mangeurs de hareng ne le prendraient pas salé à l'écossaise.

Q. Ils devraient préférer ce dernier?—R. Je le crois. Mais on ne le leur a jamais fourni. Ils n'y ont jamais pris goût.

Q. Et cela coûte moins cher de le préparer ainsi que par la méthode ordinaire?—R. Oui.

Q. Il devrait alors être préféré, pour la consommation locale, au hareng de salage ordinaire, chez les gens qui mangent du hareng?—R. Oui.

[J. J. Cowie.]

Par M. Loggie:

Q. Comment le prépareriez-vous pour la table des anglophones ordinaires?—R. L'Anglo-Saxon ordinaire le bouille, naturellement.

Q. Il dessale le poisson en le mettant dans l'eau froide?—R. Oui, en le laissant tremper pendant douze ou quatorze heures puis en les bouillant dans deux ou trois eaux, après quoi le hareng est très bon.

Q. Comment se compare-t-il alors avec le poisson salé à l'ordinaire?—R. Je dirais qu'il est meilleur. J'ai eu cet automne un quart de baril d'un particulier de Halifax qui avait salé du hareng à l'écossaise, et je dois dire que ce produit était égal à ce que j'ai mangé de meilleur.

Par M. Kyte:

Q. A-t-on fait quelque effort pour placer ce hareng écossais sur les marchés locaux de la Nouvelle-Ecosse, de Québec et d'Ontario?—R. Je ne crois pas qu'on l'ait fait ailleurs que chez les Juifs.

Q. On n'a pas dit au public que ce poisson était maintenant à sa disposition?—R. Pas encore. Mais entre autres choses, l'an dernier, il n'y avait pas assez de hareng pour approvisionner les Juifs, sans parler de l'autre clientèle.

Q. Ne croyez-vous pas que le ministère ferait une excellente chose à l'heure actuelle, puisqu'il publie des bulletins d'un genre ou d'un autre sur les pêcheries, en publiant des bulletins sur le hareng salé à l'écossaise et sur la supériorité de ce hareng comparativement au hareng salé à l'ordinaire? Ne croyez-vous pas que le ministère devrait faire ceci pour augmenter la consommation, si c'est possible?—R. Voulez-vous dire annoncer le poisson salé de cette façon chez nos propres gens?

Q. Oui?—R. Ce serait sûrement une excellente chose à faire.

Q. La publicité de cette nature augmenterait sûrement la consommation du hareng?—R. Je le crois.

Par M. Maclean (Queens, I.-P.-E.):

Q. Ne vaudrait-il pas mieux annoncer dans les journaux, car les brochures se répendant chez un petit nombre de gens, comparativement?

M. Kyte: Cela coûterait cher.—R. Je dirai sur ce point que l'an dernier nous avons écrit aux commerçants de poisson mariné de l'intérieur et de la côte, leur expliquant ce que nous faisions pour perfectionner le salage, et leur montrant ce que cette marque leur rapporterait par la garantie que le poisson atteindrait une certaine qualité régulière au moins.

Par M. Kyte:

Q. Avez-vous tenu des assemblées de pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse pour leur expliquer les fins de la nouvelle loi sur le marinage du poisson?—R. Oui.

Q. Si l'on a tenu des assemblées de ce genre pour instruire les pêcheurs sur les avantages du hareng salé à l'écossaise, n'en résultera-t-il pas l'adoption par les pêcheurs de cette méthode de salage?—R. Oui, bien que la grosse part du salage à l'écossaise ait été enlevée aux pêcheurs à l'heure actuelle. Les marchands ont entrepris le salage.

Q. Nos marchands de poisson?—R. Oui, les marchands qui achètent le poisson. L'an dernier, entre autres, le poisson était acheté frais des pêcheurs. Cela leur faisait grand plaisir parce qu'on leur enlevait la tâche de saler, qui leur incombait en plus du travail de la prise, et de plus ils recevaient plus qu'auparavant pour leur poisson. Je crois qu'il y aura l'an prochain une si forte demande en poisson de ce genre de salage particulier que le prix du poisson frais payé aux pêcheurs en sera fortement augmenté, du moins sur le littoral sud de la Nouvelle-Ecosse.

[J. J. Cowie.]

Q. Vous savez sans doute que la consommation du hareng est fortement réduite à cause des difficultés que le consommateur éprouve à se procurer un hareng convenablement salé et en bon état?—R. Oui.

Q. La consommation ne serait-elle pas plus forte si l'on adoptait un mode de salage qui garantirait au client un hareng de choix?—R. Je le crois. Il n'y a pas de doute qu'après l'expérience acquise l'an dernier les pêcheurs saleront du hareng l'an prochain, d'après cette méthode, pour la consommation domestique; car les conditions de guerre ont ouvert les yeux des gens sur les perspectives de ce commerce. Même s'ils n'exportent pas aux Etats-Unis, je crois que plusieurs d'entre eux saleront du hareng pour la consommation domestique, si j'en juge par les diverses demandes de renseignements qui nous sont venues de toutes les parties du littoral sur ce genre de salage.

Q. N'est-il pas possible de saler du hareng de façon que dans un lot de cent demi-barils un particulier puisse cueillir au hasard dans l'assortiment en toute sûreté de trouver un produit de bonne qualité?—R. Sans aucun doute. Prenons comme exemple le commerce de la Grande-Bretagne. Un acheteur de Moscou, disons du centre de la Russie, adressera un télégramme à un saleur de la côte est d'Ecosse, disant: Je veux mille barils entiers de marque *Crown* à livrer dans certain délai à Pétrograde ou autre port de la Baltique. L'acheteur ne voit pas ce poisson. Il achète sur la foi de la marque *Crown*. Le poisson est expédié et la transaction est close exclusivement sur les mérites de cette marque. L'acheteur sait que chaque baril de ce lot de mille sera digne de l'étalon garanti par la marque.

Q. En adoptant les méthodes qui sont recommandées par le ministère des Pêcheries nos pêcheurs ne peuvent-ils pas saler du hareng de façon que chaque baril ou demi-baril lancé sur le marché sera de la qualité voulue?—R. Evidemment. Non seulement ils le pourront, mais comme je l'ai dit aux pêcheurs dans différentes assemblées tenues dans les localités reculées du littoral, ils seront en mesure d'expédier directement sur Boston et New-York et de traiter directement avec les marchands de ces endroits.

Q. Je crois que l'une des raisons pour lesquelles il n'y a pas une plus forte consommation de hareng est la difficulté de pouvoir trouver dans un solde un baril qu'on est certain de recevoir en bon état?—R. Oui, c'est vrai.

Q. La loi sur l'inspection du poisson mariné est en vigueur depuis près d'un an, n'est-ce pas?—R. Elle était en vigueur dès la saison dernière, mais la saison ne dure que quelques mois.

Q. Avez-vous quelque état indiquant le nombre des barils inspectés l'an dernier?—R. J'ai sur moi un mémoire à cet effet. Le lirai-je?

Par M. Sinclair:

Q. Quel est le nombre total des inspections?—R. 1,328.

Q. Donnez-nous le nombre par province?—R. Voici les détails: District de Caraquet, 261 barils présentés, 259 marqués, 2 rejetés. C'étaient des gasparots. On a présenté 58 barils de hareng, dont 43 ont été marqués et 15 rejetés. On a présenté dans le district de Saint-Jean 899 barils de gasparot, et tous ont été marqués. Dans le district de l'Ile-du-Prince-Edouard, 100 barils de maquereau ont été présentés mais tous ont été rejetés parce qu'ils n'étaient pas à la hauteur de l'étalon. Dans le comté de Halifax, 10 barils de maquereau ont été présentés et marqués. Rien n'a été présenté ou marqué dans le district de l'île du Cap-Breton.

Par M. Kyte:

Q. Combien de ces harengs étaient salés selon la méthode écossaise?—R. Il n'y en avait pas.

Q. Pourquoi les gens qui préparaient du hareng à l'écossaise n'en ont-ils pas soumis à l'inspection?—R. L'une des raisons est que les marchands avaient l'an dernier si grande hâte de se procurer le hareng qu'ils le prirent avant même qu'il fut salé durant le temps voulu. Ainsi, alors que j'étais à Halifax l'an dernier, j'avais décidé

[J. J. Cowie.]

de descendre plus tard pour inspecter et marquer le poisson qu'on salait selon cette méthode, et M. Boak, de Chicago, devait les prendre à condition qu'ils fussent inspectés et marqués. Or MM. Boak nous écrivirent disant qu'ils étaient si pressés d'avoir le poisson à Chicago qu'ils l'avaient fait venir avant qu'il fût prêt pour le marquage. Nous ne pouvons pas inspecter et marquer de poisson à moins qu'il n'ait passé au moins dix jours dans le sel.

Q. Combien de fonctionnaires avez-vous?—R. Nous en avions cinq en tout l'an dernier.

Q. Existe-t-il un fonctionnaire résidant en Nouvelle-Ecosse?—R. Il y en a un à Mahone-Bay et l'autre à Sydney.

Q. Et le pêcheur ou commerçant qui désire faire marquer son hareng dans une partie quelconque de la Nouvelle-Ecosse est tenu de le demander à l'un de ces fonctionnaires?—R. Oui.

Q. Croyez-vous que deux fonctionnaires pourraient faire toute la besogne si le système était mis à profit?—R. Non, je ne le crois pas, du moins si la méthode se répandait beaucoup.

Q. Vous n'avez donc que deux fonctionnaires en Nouvelle-Ecosse?—R. Oui. Tout ce travail est volontaire, voyez-vous. Si la loi était impérative il nous faudrait un nombreux personnel de fonctionnaires. Il existerait alors un état de choses tout à fait différent.

Par M. Sinclair:

Q. Que voulez-vous dire par impérative?—R. Obliger quiconque sale et marque du poisson, soit maquereau, hareng ou gasparot, à le soumettre à l'inspection et au marquage.

Par M. Kyte:

Q. Avant qu'on puisse le vendre?—R. Oui. A l'heure actuelle, le système est volontaire.

Par M. Sinclair:

Q. Qu'arrive-t-il au poisson que l'inspecteur rejette?—R. Il faut chercher à le vendre comme produit secondaire ou en disposer autrement.

Q. Quels ont été les frais du bureau d'inspection l'an dernier, première année de fonctionnement?—R. Je ne saurais vous le dire.

Q. Quels appointements donne-t-on à ces inspecteurs?—R. $1,200 par année.

Q. Et leurs frais de déplacement?—R. Oui.

Q. Il y en a six, n'est-ce pas?—R. Non, cinq. J'ajouterai que nous avons un nouveau fonctionnaire depuis le 1er février; il s'occupe du traitement à l'écossaise.

Q. Quel est son nom?—R. M. Gray.

Q. De Goldboro?—R. Oui, c'est l'homme dont je parlais à M. Kyte.

Par M. Kyte:

Q. Ces cinq fonctionnaires ont-ils reçu leurs appointements l'an dernier?—R. Oui, je comprends qu'ils sont payés tous les mois.

Q. J'avais compris que vous disiez qu'il n'y avait que deux fonctionnaires en Nouvelle-Ecosse, mais nous avons des hommes dans les autres provinces.

Par M. Maclean (Queens, I.-P.-E.):

Q. C'est-à-dire qui donnent des instructions?—R. Oui; ainsi nous avons dans l'Ile-du-Prince-Edouard un fonctionnaire qui a fait du travail d'instruction dans les Iles de la Madeleine sur le salage du maquereau.

[J. J. Cowie.]

Par M. Kyte:

Q. Avez-vous un rapport de ces particuliers sur la somme d'instructions qu'ils donnent?—R. Oui. Il y a une formule que ces fonctionnaires doivent remplir chaque semaine, indiquant au ministère où ils sont allés et ce qu'ils ont fait.

Q. Sont-ils tenus de donner tout leur temps à leurs fonctions d'inspecteurs?—R. Oui.

Q. Ils sont obligés d'aller partout, dans leur inspectorat, où leurs services sont demandés pour l'inspection du poisson?—R. Oui, ils ont tous été avertis de toujours rester en route et de tenir constamment la question sous les yeux des marchands et des pêcheurs.

Q. L'ont-ils fait, comme question de fait?—R. Oui.

Q. Ont-ils toujours été occupés à renseigner les pêcheurs?—R. Oui, depuis mai dernier.

Par M. Sinclair:

Q. Ils ont dû avoir un piètre succès en Nouvelle-Ecosse s'ils n'ont inspecté que dix barils?—R. C'est vrai. C'est toujours la vieille histoire: un gamin peut conduire un cheval à l'abreuvoir, mais vingt hommes ne le feraient pas boire. Il y a un autre aspect, bien différent. La loi a été adoptée en juin 1914. Il a fallu quelque temps après cette date pour rédiger les règlements, les imprimer et les distribuer. Puis la loi exige un modèle différent de baril, plus cher, à douves plus épaisses, et ainsi de suite. D'ordinaire, les tonneliers cherchent à se procurer leur bois à l'automne pour faire ces barils, et il restait bon nombre de douves et de barils de l'ancien modèle sur toute la côte, et ces choses ont empêché un bon nombre de particuliers de tirer l'an dernier profit de la loi.

Q. Goldboro a été la localité la plus active de la côte dans le salage du hareng durant la saison dernière?—R. On a salé près de trois mille barils à Woods-Harbour et Clarks-Harbour.

Q. Goldboro vient peut-être en deuxième lieu, alors?—R. Goldboro a certainement été la première localité à s'occuper du projet.

Q. Comment se fait-il qu'aucun des inspecteurs n'a découvert Goldboro durant la saison? Vous dites qu'en certains endroits le poisson avait été expédié avant que l'inspecteur pût s'y rendre?—R. Voulez-vous dire le hareng à l'écossaise?

Q. Oui.—R. D'abord, les inspecteurs que nous avions l'an dernier n'étaient pas aptes à inspecter le hareng à l'écossaise. Je voulais y voir moi-même.

Q. Depuis quand êtes-vous à l'emploi du ministère?—R. J'ai déjà dit à M. Kyte que je vins ici en 1904 et que j'eus un emploi temporaire jusqu'en 1908.

Q. Vous êtes venu en 1904 conduire une enquête sur la méthode écossaise du salage du hareng?—R. Oui.

Q. Et vous avez été depuis lors à l'emploi du gouvernement?—R. J'ai eu un emploi temporaire jusqu'en 1908. Je n'avais été ici que durant l'été avant cette année-là.

Q. Quelle était votre occupation avant de venir au Canada?—R. Saleur de poisson.

Q. Où?—R. En Ecosse.

Q. Quelle partie de l'Ecosse?—R. Partie nord-est.

Q. Quel endroit?—R. Lowsiemouth est le nom de la localité, mais nous avions des salaisons à Castle-Bay, Storneway, Stromness, dans les Orcades; et à Aberdeen, puis à Yarmouth en Angleterre.

Q. Vous connaissiez bien ce travail tel qu'il est fait en Ecosse?—R. Oui.

Q. Vous avez été à l'emploi de la division des Pêcheries, ici, pendant quatre ans?—R. Oui.

Q. Nous avez-vous dit qu'une partie du poisson que vous aviez préparé était invendable?—R. Oui.

[J. J. Cowie.]

Q. Comment expliquez-vous cela?—R. Comme je l'ai expliqué auparavant, nous prenions le poisson au printemps alors qu'il était en fort mauvais état et nous faisions la pêche à la fin de l'année, après que le poisson eut frayé. On les salait tous et on les expédiait sur le marché pour s'assurer s'il était vendable et que sais-je.

Q. Et y en avait-il qui ne se vendait parce qu'il n'était pas salé de la manière voulue?—R. Cela ne dépendait pas de la manière dont il était salé, parce que des lettres provenant de marchands de New-York et déposées au dossier attestent que la salaison valait celle de tout hareng venant des Iles-Britanniques.

Q. Ne pourriez-vous pas vous-même dire quand le poisson était propre à la vente? —R. Oui, en général, d'après l'apparence du poisson.

Q. Ne pouviez-vous pas vous-même dire quand le poisson était propre à la vente? —R. Je ne saurais dire, je parle de mémoire, mais la proportion était assez considérable.

Q. Et vous attribuez cela au fait que partie du poisson avait été pris dans la mauvaise saison?—R. Oui, et à ce qu'un certain nombre des harengs que l'on avait salés étaient trop gros et de pauvre qualité.

Q. Ils ont tous été salés sous votre surveillance?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez fait venir les barriques d'Ecosse?—R. Oui.

Q. Et les filles font le travail pour votre compte?—R. Oui.

Q. Tout était importé au Canada?—R. Oui.

Q. Avez-vous réellement réussi à implanter l'industrie quelque part en Canada?—R. Non, la chose n'a jamais été essayée en Canada.

Q. Vous avez pris le poisson vous-même?—R. Oui, monsieur.

Q. Pourquoi n'avez-vous pas pris le poisson que prenaient les pêcheurs et ne leur avez-vous pas enseigné la méthode de le saler?—R. Il s'agissait surtout de se renseigner sur la qualité du poisson qu'il y avait au large.

Q. Pouviez-vous dire de quelle qualité était le poisson en le regardant après qu'il avait été amené à terre?—R. Mais on n'en amenait pas sur le rivage. Nous ne pouvions pas en avoir. On prenait le poisson aux rochers dans des filets à l'ancre. C'est pour cette raison que l'on se servait du steamer comme d'un traîneau.

Q. Pour quelle raison avez-vous dit que c'était?—R. A l'heure actuelle et à cette époque, nos pêcheurs prenaient le poisson à proximité de la rive à l'aide de filets ancrés. Maintenant ce steamer pêchait au large avec des filets de dérive dans le but de constater de quelle qualité était le poisson pris au large.

Q. Et le poisson pris au large n'était pas de meilleure qualité, n'est-ce pas?—R. Oui, il y en avait de meilleure qualité. Mais nous prenions le poisson qui avait frayé aussi bien que le poisson sur le point de frayer à la fin de la saison.

Q. Les paquiez-vous aussitôt après la pêche?—R. Oui, lorsque le steamer avait pris du poisson il rentrait au port.

Q. Vous le paquetiez sur le rivage, et non pas à bord du steamer?—R. Oui, monsieur. Le steamer servait simplement à prendre le poisson.

Par M. Loggie:

Q. Pendant quels mois de l'année vous serviez-vous du steamer pour la pêche?—R. Le steamer faisait la pêche pendant les mois de juillet, août, et jusque dans le mois de septembre. Notre période de pêche nous permettait de prendre toutes les sortes de poisson.

Q. En avez-vous pris pendant les mois de juin et juillet?—R. Où?

Q. Dans la baie Caraquet?—R. Oui.

Par M. Sinclair:

Q. Vous avez fait la pêche pendant tout l'été?—R. Nous avons pêché en juillet à environ 30 milles de la pointe Miscou.

[J. J. Cowie.]

Par M. Loggie:

Q. De quelle taille étaient ces poissons?—R. Ils devaient être, pour parler de mémoire, d'environ 12 pouces.

Q. Ce n'était pas du petit hareng?—R. Non, pas le hareng de petite taille dont vous parliez l'autre jour.

Par M. Sinclair:

Q. Pouvez-vous nous donner votre propre explication, M. Cowie, de l'insuccès de ces expériences? Ces expériences ont coûté beaucoup d'argent au pays, et le résultat a été une cause de désappointement pour un grand nombre d'entre nous?—R. Pour une chose il y avait le préjudice qui existait sur la côte contre cette méthode de salaison; et naturellement sur le marché on voit d'un très mauvais œil le hareng salé de Terre-Neuve et le "Canadian Scotch".

Par M. Loggie:

Q. En sus de cela, M. Cowie, la principale difficulté provenait de ce que vous n'aviez pas le poisson. Le poisson ne se trouvait pas à cet endroit?—R. Quant aux besoins de démonstration, le peu qu'il y avait là était suffisant.

Q. Naturellement, il ne s'ensuit pas de cela que vous pouviez l'avoir?

Par M. Sinclair:

Q. Naturellement, on attendrait d'un expert qu'il ne mette rien sur le marché qui ne soit de premier ordre?—R. Je suppose que si j'avais songé aux conséquences je n'aurais pas expédié de poisson dont j'eus douté le moindrement; mais il s'agissait d'expédier toutes les sortes pour en faire l'essai sur le marché.

Par M. Loggie:

Q. Ne serait-il pas avantageux pour un pêcheur d'aller chercher du hareng et de le vendre. S'il en a une quantité de frais, il ne gagnerait rien à prendre le risque de saler le hareng qui pourrait avoir de la valeur. D'après les témoignages entendus, ces harengs frais peuvent être vendus à $1 ou $2 la barrique, et par conséquent, au point de vue du pêcheur, il ne serait pas pratique de les saler?—R. Cela aurait pu l'être l'an dernier et ce le sera cette année sur la rive sud de la Nouvelle-Ecosse. Dans le moment même, je pense ainsi pour tout le littoral. A Halifax il y en a qui sont à gréer des embarcations à voile pour la pêche à la traîne l'été prochain.

Par M. Sinclair:

Q. Pour la pêche de la traîne?—R. Oui.

Q. Quelle est votre théorie sur l'habitat du hareng en hiver?—R. Je crois qu'il s'éloigne simplement de la mer vers l'eau profonde.

Q. En allant là où l'eau est assez profonde vous croyez que vous le trouveriez en hiver?—R. Oui. Il faut que ce soit assez loin au large. En hiver je ne crois pas qu'il soit d'aussi bonne qualité, mais on pourrait l'utiliser pour la boitte, par exemple.

Q. Il n'émigre pas comme le maquereau?—R. Je ne crois pas. Ma théorie au sujet du maquereau est sensiblement la même qu'au sujet du hareng, c'est-à-dire qu'il gagne le rivage.

Q. En est-il ainsi?—R. Je le pense. Il n'a jamais été prouvé qu'en réalité il vient du sud.

Q. Sauf que les pêcheurs du sud en font les premiers la pêche.—R. Ils les ont les premiers là-bas.

Q. Il fait sa première apparition au cap Hatteras?—R. Il se peut que le poisson se dirige vers le rivage à mesure que l'été s'avance.

[J. J. Cowie.]

Q. En allant assez loin au large les pêcheurs auraient-ils du hareng?—R. Oui.

Q. Serait-il en bon état?—R. Pas en aussi bon état qu'en été. Ce serait un poisson beaucoup plus sec.

Q. Que constate-t-on dans la mer du Nord?—R. La pêche s'y fait sur une grande échelle en hiver mais on ne met pas le poisson dans la saumure ni le sale-t-on pour la vente en Allemagne et en Russie, comme on fait pour le hareng d'été. On l'utilise pour le salage en fumage et la consommation domestique à l'état frais.

Q. Vous avez dit qu'il fallait une barrique spéciale pour la paquage écossais?—R. Oui, monsieur.

Q. Où peut-on se procurer ces barriques?—R. On en fait dans le moment même à plusieurs endroits de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Connaissez-vous un de ces endroits?—R. Oui, on les fabrique à Chester, à Clarks-Harbour, à Shelburne et à un certain endroit dans la baie de Fundy.

Q. Mais pas dans l'est de la Nouvelle-Ecosse?—R. Naturellement, les Giffen ont fabriqué leurs barriques en bas à Goldboro.

Q. En avez-vous déjà vu fabriquer à Isaacs-Harbour?—R. Dans la fabrique de cet endroit?

Q. Oui?—R. J'étais à cette fabrique à l'automne il y a deux ans. On avait là d'excellentes machines et l'on était certainement en mesure de fabriquer une barrique de première classe, mais lorsque j'étais là on ne les fabriquait pas du tout de la manière voulue. Pendant le peu de temps que j'ai passé là j'ai essayé de leur donner quelques conseils sur la manière de les assembler.

Q. Qu'est-ce qu'il y avait?—R. Naturellement, ils commencèrent par admettre qu'ils ne s'y connaissaient guère dans la fabrication des barriques, et ils m'avaient l'air d'en faire l'assemblage trop lâche; ils n'employaient pas assez de cercles.

Q. Ne se servaient-ils pas de cercles de fer?—R. En assemblant la barrique il nous faut employer des cercles de fer pour la serrer. Ils n'employaient qu'un de ces cercles à chaque extrémité de la barrique de sorte que le quart et le ventre de la barrique n'étaient pas assez serrés. Les douves allaient de côté et d'autre parce qu'elles n'étaient pas assemblées assez solidement. Naturellement je leur ai fait voir...

Q. Vous leur avez fait remarquer cela?—R. Oui, j'étais sur les lieux, mais je ne devais y rester que peu de temps.

Q. Pouvez-vous faire une barrique vous-même?—R. Oh, oui.

Q. M. Gray est tonnelier?—R. Oui.

Q. Comment voyez-vous si une barrique est étanche ou non?—R. La méthode ordinaire est de percer un petit trou dans la tête et de souffler. On met d'abord un demiard de saumure dans la barrique avant de mettre le couvercle. Cela aide ensuite à s'apercevoir des fuites qu'il peut y avoir dans la barrique.

Q. Qu'arrive-t-il?—R. La saumure paraît.

Q. Vous mettez un demiard de saumure dans la barrique que vous recouvrez et ensuite vous souflez dans l'orifice? Que se produit-il ensuite?—R. S'il y a une fuite vous voyez la saumure s'échapper de la fuite ou du trou.

Q. Que faites-vous alors, vous mettez la barrique au rancart?—R. Non. S'il y a des fuites nous essayons de rendre la barrique étanche.

Q. Comment la rendez-vous étanche?—R. Par exemple, s'il y a un petit trou dans le côté du couvercle ou du fond et que vous vous en apercevez, vous enlevez simplement les cercles et mettez une cheville dans le trou. M. Loggie sait ce que je veux dire par mettre une cheville.

Q. C'est comme cela qu'un pêcheur s'y prendrait?—R. A la tonnellerie de Saint-Jean on en fait l'épreuve à la vapeur. On insère une conduite à vapeur et on fait une épreuve rigoureuse de la barrique. Toutes les barriques fabriquées en conformité avec la loi de l'inspection du poisson doivent être éprouvées avant de sortir de la tonnellerie.

Q. Qu'entendez-vous par "hareng noyé"?—R. Vous ne voyez cela que là où la pêche se fait à l'aide de filets et près de la rive. M. Gray a eu beaucoup de difficultés à

[J. J. Cowie.]

ce sujet l'an dernier à Goldboro. Les filets sont tendus nuit et jour. Règle générale lorsqu'il fait beau les pêcheurs vont retirer leurs filets le matin pour en enlever le poisson. Mais par le mauvais temps ils ne peuvent sortir et n'y vont peut-être que le jour suivant. Il y a alors une quantité de hareng pris dans les mailles du filet depuis peut-être deux jours auparavant. Ces harengs sont morts dans le filet et on les appelle alors des harengs noyés.

Q. A quels intervalles les filets devaient-ils être examinés?—R. Tous les matins. Si l'on manque un matin on devrait alors prendre soin de trier le hareng noyé. On peut le reconnaître facilement parce qu'il est mou.

Q. Est-il nécessaire d'aller voir les filets deux fois par jour?—R. Non, tous les matins, et cela suffirait amplement.

Q. Supposons qu'un pêcheur aille à ses filets à six heures du matin, en enlève le poisson et après avoir tendu ses filets de nouveau n'y retourne que le lendemain matin à six heures. Le poisson pris pendant la première moitié de ces 24 heures serait-il en bon état?—R. Oui.

Q. Ce ne serait pas du hareng noyé?—R. Non. D'ordinaire on ne prend pas beaucoup de hareng pendant le jour, c'est surtout à l'obscurité. Lorsque le pêcheur arrive à ses filets le matin les poissons n'y sont en réalité que depuis quatre ou cinq heures, et un certain nombre n'y sont même pas depuis ce temps-là.

Q. Croyez-vous qu'un pêcheur doive nécessairement faire la visite de ses filets plus d'une fois par jour?—R. Je ne crois pas qu'une inspection plus fréquente soit nécessaire. Mais il devrait les visiter au moins une fois par jour. S'il ne peut faire cette visite tous les jours, il doit prendre soin de rejeter les harengs noyés. On peut aisément les reconnaître parce qu'ils sont mous et souples comparativement au hareng frais.

Q. C'est le moyen de les reconnaître?—R. Oui, toute personne au courant de la pêche du hareng peut les reconnaître immédiatement.

Q. Au toucher?—R. Oui, de même que par les ouïes qui sont devenues blanchâtres alors que celles du hareng frais sont d'un rouge parfait.

Par M. Loggie:

Q. Ce que je veux de vous, c'est de nous indiquer quelque système pour enseigner aux pêcheurs une meilleure méthode de saler le poisson. Je ne peux guère leur recommander de suivre votre recette parce que je crois savoir que la *Atlantic Fisheries Company* a suivi cette recette à Shippigan et qu'elle a perdu tout son poisson. Ils ne s'en sont pas tenus rigoureusement à votre formule l'an dernier.—R. Je crains que non, ni l'année précédente. En premier lieu je tiens à dire que la formule n'est pas ma formule. C'est la formule de la Commission des pêcheries d'Ecosse.

Q. C'est ce que je voulais dire.—Je crains que les gens dont vous parlez n'aient pas traité le poisson de manière voulue s'ils n'ont pas réussi. Un particulier de Montréal, qui ne connaissait pas grand'chose sur la manière de saler le poisson s'établissait quelque part dans la Nouvelle-Ecosse l'an dernier. Il a pris la formule publiée à la fin de la loi de l'inspection du poisson et l'a suivie pour saler son poisson. Il a très bien réussi. J'entends par cela qu'une personne peut suivre cette formule et s'en trouver très bien alors qu'une autre peut croire la suivre et faire fausse route complètement.

Q. Ce que je veux surtout savoir c'est combien de temps le poisson peut rester dans la saumure sans se détériorer avant de le paquer de nouveau?—R. Si la saumure est assez forte vous pouvez l'y laisser tant que vous voulez. On peut très bien saler le poisson de cette manière, c'est la méthode que l'on suit quelquefois en Angleterre et en Ecosse; on appelle cela du "repaqué" mais le commerce préfère saler le poisson de cette manière, c'est la méthode que l'on suit quelquefois en sachant parfaitement de la manière dont vous parlez.

[J. J. Cowie.]

Q. Est-ce qu'un poisson paqueté sur un autre laisse sur ce dernier une empreinte qui indique que le poisson a été paqueté de nouveau?—R. Oui, et on peut le reconnaître à la saumure également.

Q. Quel poste occupez-vous actuellement au ministère des Pêcheries?—R. Je suis surtout responsable de l'administration de la loi de l'inspection du poisson. De même que de la loi en vertu de laquelle se fait l'inspection des fabriques de conserves de poisson de diverses sortes. Ensuite j'ai également la direction du service des statistiques du ministère.

Q. Quand avez-vous commencé au service des statistiques?—R. Après que l'on eut terminé ces expériences dont M. Sinclair a parlé, on m'a mis aux statistiques.

Q. Etes-vous entièrement responsable de ce travail en vertu de la loi de l'inspection?—R. Oui.

Q. A qui faites-vous votre rapport?—R. Au sous-ministre.

Q. Avez-vous fait des recherches sur l'industrie du hareng dans d'autres parties de la Nouvelle-Ecosse que celles dont vous nous avez parlé?—R. Moi-même, en consultation avec les fonctionnaires d'alors du ministère et les gens de la côte.

Q. Que voulez-vous dire par les gens de la côte?—R. Les marchands de poisson, par exemple.

Q. Vous n'avez pas fait de tournée générale et dirigé des expériences à chaque endroit où vous arrêtiez?—R. Vous voulez dire aller d'un endroit à l'autre?

Q. Oui?—R. Avec l'installation que nous avions nous ne pouvions pas facilement le faire, avec les barriques et tout l'attirail que nous avions sur la rive. Il nous fallait arrêter à un endroit en particulier, puis le steamer allait pêcher à divers endroits dans le Golfe ou au large du rivage où nous étions arrêtés. Il nous fallait choisir un endroit fixe pour un certain temps afin de faire des essais qui en valussent la peine.

Q. D'après les recherches et les expériences que vous avez faites avez-vous parcouru un territoire assez vaste pour décider si, de votre avis, le commerce du hareng salé à l'écossaise serait une industrie rémunératrice dans les différentes parties du pays où l'on fait la pêche de ce poisson?—R. Tant que la situation actuelle subsistera tout le monde trouvera qu'il est profitable de saler le poisson d'après la méthode voulue, c'est-à-dire selon la méthode écossaise.

Q. Ce travail exige-t-il une installation dispendieuse?—R. Il ne faut pas beaucoup de fonds si ce n'est que pour le coût des barriques, le sel et la main-d'œuvre. On n'a pas besoin d'un outillage coûteux.

Q. Avez-vous fait des recherches le long des rives du Nouveau-Brunswick, au sud de la baie Caraquet?—R. Voulez-vous dire au large des comtés de Kent et Northumberland?

Q. Oui?—R. Pas exactement dans ces localités, mais nous nous sommes occupés du hareng du printemps qui émigre à Shippigan et à Caraquet et c'est précisément le même hareng que l'on rencontre le printemps au large des comtés de Kent et de Northumberland.

Q. Le poisson qui fréquente les rives des comtés de Kent, Westmoreland et Cumberland serait le même pour ainsi dire?—R. Presque le même.

Q. Alors les expériences conduites à Caraquet s'appliqueraient à tout le hareng pris le long de cette côte en descendant?—R. Oui, le steamer pêchait quelquefois au large du comté de Kent, tout en venant à Caraquet avec sa pêche.

Par M. Loggie:

Q. Avez-vous fait quelque proposition au sujet de l'inspection des homarderies?—R. Actuellement, cela se fait en vertu de la loi concernant la viande et les aliments en conserves. Ce n'est pas une loi qui s'adapte très bien à l'inspection des homarderies et l'idée est d'avoir une nouvelle loi portant entièrement sur les fabriques de conserves de poisson. Jusqu'à ce jour on n'a pas eu le temps de faire adopter cette loi.

[J. J. Cowie.]

Q. Votre intention est-elle de vous guider sur l'ancienne loi dans l'intervalle?—R. Oui, c'est tout ce que nous pouvons faire dans l'intervalle.

Q. Vos cinq fonctionnaires n'ont rien à faire avec cela?—R. Les surveillants ordinaires s'occupent de ce qui entre dans la routine de leurs fonctions. Il s'agit simplement de voir à ce que le poisson, ou le crustacé, selon le cas, soit empaqueté dans des conditions hygiéniques et que les fabriques soient maintenues dans l'état voulu par les règlements.

Q. Vous voulez dire les surveillants des pêcheries?—R. Les gardes-pêche comme on les désigne.

Par M. Copp:

Q. Vos fonctionnaires subissent-ils un examen d'aptitudes?—R. Oui, il leur faut la recommandation et un certificat de compétence de trois marchands avantageusement connus.

Q. Attestant qu'ils sont aptes à faire l'inspection?—R. Trois marchands bien connus doivent certifier de leurs aptitudes.

Q. Sont-ils bien en état de savoir si, oui ou non, ils ont les aptitudes requises?—R. Si les marchands ne l'étaient pas, je ne sais pas qui le serait.

Q. Et si les marchands connaissent cela, pourquoi vous faut-il des inspecteurs?—R. Je veux parler de la question de savoir juger des aptitudes.

Q. Et je dis que si c'est le marchand lui-même qui doit juger des aptitudes des inspecteurs, à quoi sert alors d'avoir des inspecteurs?—R. Je ne saisis pas très bien ce que vous voulez dire.

Q. Assurément ces marchands de poisson sont intéressés dans l'industrie, dans la vente du poisson et s'ils connaissent assez le poisson pour juger de la compétence de l'inspecteur, en quoi l'inspecteur est-il avantageux pour ce marchand?—R. La seule raison pour laquelle j'ai mentionné le marchand était en réponse à votre question.

Q. Ils le recommandent?—R. Il leur faut des certificats de compétence de trois marchands avantageusement connus.

Q. Croyez-vous qu'il y ait quelque avantage pour le ministère de s'assurer des aptitudes d'un inspecteur pour conduire une industrie piscicole?—R. Je crois que oui.

Q. Vous croyez?—R. Oui.

Q. Que vous pouvez écrire à un marchand de poisson quelconque des Provinces maritimes pour lui demander si un tel est un inspecteur dûment compétent? Vous croyez que cela est une garantie suffisante?—R. Ce ne serait pas la seule...

Q. S'il vous disait—quelle différence cela ferait-il s'il vous dit...—R. Je ne vois pas quelle autre personne pourrait certifier des aptitudes de l'individu.

Q. Ne pourriez-vous mieux le constater vous-même?—R. Je le pourrais, mais il ne m'appartenait pas de choisir ces hommes.

Q. Qui devrait le faire?—R. Je ne sais pas.

Q. Je croyais que vous étiez l'expert à qui avait été confiée la conduite de ces expériences?—R. Je suis responsable de l'administration de la loi, mais non pas de la nomination des fonctionnaires.

Q. Qui a cette responsabilité?—R. Le ministère.

Q. Aucune responsabilité ne vous incombe à cet égard?—R. Pas au sujet de la nomination des fonctionnaires.

Par M. Nicholson:

Q. Subséquemment à la visite d'un inspecteur aux stations de pêche de l'Ile-du-Prince-Edouard et des Iles de la Madeleine, et à la suite d'instructions qu'il aura données relativement au paquage, avez-vous des rapports de pêcheurs et de marchands

[J. J. Cowie.]

à l'effet qu'ils ont obtenu de meilleurs prix pour leur poisson et que les instructions qu'on leur a données leur ont été profitables?—R. Oui, monsieur, et en grand nombre.

Le témoin est renvoyé.

Le PRÉSIDENT: Avec cette séance se termine l'audition des témoignages sur le développement des prix du poisson. Les témoignages ont déjà été imprimés en brochures au jour le jour pour les membres du comité et je crois qu'il serait utile de les faire imprimer maintenant en volume ainsi que de les faire ajouter à titre d'annexe aux journaux de la Chambre, de sorte que nous les aurons pour les consulter au besoin. Le rapport que le comité croira devoir faire pourrait être référé à une couple de membres pour le rédiger et le soumettre ensuite au comité.

Sur motion de M. Kyte, le président et M. J. H. Sinclair sont nommés en sous-comité pour la préparation d'un rapport à soumettre au comité.

Le comité s'ajourne.

[J. J. Cowie.]

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE 301,
JEUDI le 13 avril 1916.

Le comité s'est rassemblé à 8.30 p.m.; le président, M. Jameson, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Depuis notre dernière assemblée le greffier m'a transmis une lettre de M. Pullen de la *Canadian Express Company* où il donne certains renseignements qui complémentent son témoignage; je crois qu'elle devrait être imprimée.

Comme les membres du comité se rappelleront, les dépositions dans cette enquête ont été closes le 5 avril, et un sous-comité, comptant le président et M. Sinclair, fut nommé pour préparer un rapport qui devait être présenté au comité pour l'étude, avant d'être soumis à la Chambre. Le rapport était prêt pour le comité lorsque M. Chrysler, C.R., m'écrivit, le 7 avril, que les compagnies de messagerie *Dominion* et *Canadian* désavouaient certaines déclarations faites par M. Payne, contrôleur de la statistique des voies ferrées, au cours de sa déposition, et qu'elles désiraient une occasion de répondre. Je répondis à cette communication le 8 avril, et M. Chrysler m'écrivit de nouveau le 10 et le 11. Cette correspondance devrait être insérée dans le dossier, il me semble, pour expliquer la réouverture de l'enquête. M. Chrysler et les présidents des compagnies de messagerie m'ont vu le 11 avril, et puisque le but de l'enquête faite par ce comité est de se familiariser autant que possible avec les conditions telles qu'elles existent, j'ai consenti, après avoir consulté M. Sinclair, de rassembler le comité de nouveau afin de recevoir la réponse des compagnies de messagerie. Les compagnies, par leur avocat, ont déposé une déclaration écrite dont j'ai fait faire plusieurs copies qui ont été remises aux membres du comité aujourd'hui. Depuis lors, M. Chrysler a soumis un autre mémoire qu'il décrit comme une annexe aux mémoires déjà déposés au nom des compagnies de messagerie *Canadian* et *Dominion*. M. Chrysler, C. R., est ici ce soir pour représenter ces deux compagnies. Plaît-il au comité de l'entendre?

Plusieurs MEMBRES: Adopté.

M. CHRYSLER, C.R.: Monsieur le président et messieurs du comité,—Je dois exprimer ma reconnaissance à vous-même et aux membres du comité de ce que vous nous avez donné l'occasion de nous faire entendre. Nous n'avons aucune controverse avec M. Payne directement, mais nous avons cru que peut-être par inadvertance ou par quelque incompréhension il avait fait des assertions peu favorables au caractère des documents soumis par les compagnies, et cela était dû aux compagnies, au comité aussi peut-être, de donner une explication autant que nous le pouvons. Je suppose monsieur le président que ce ne serait pas bien pour moi de prendre votre temps à lire le mémoire que vous avez déjà eu entre les mains et qui a été fourni aussi aux membres du comité, je crois. Si vous le permettez je dirai brièvement ce que nous considérons comme la substance du mémoire et alors j'appellerai les deux auditeurs de chacune de ces deux compagnies pour donner quelques témoignages à l'appui des assertions qu'ils ont ajoutées au mémoire en correction des déclarations faites par M. Payne. Elles ne diffèrent mais nous avons cru que nous devions accompagner notre explication de ce que nous regardons comme les chiffres corrects relativement au point que M. Payne a soulevé dans son témoignage.

Permettez que je dise brièvement ce qu'est ce point à mon sens. Je ne sais si M. Payne avait l'intention d'exprimer une opinion quant à la question de savoir si la compagnie de messagerie faisait ou ne faisait pas des profits exorbitants. Je ne crois pas qu'il s'exprime carrément là-dessus dans son témoignage. Le point de sa critique, à tout prendre, est, à mon sens, ceci: les rapports soumis au ministère des Chemins de fer, chose que le comité comprendra d'après le témoignage de M. Payne lui-même, sont

couchés sur des formes et selon des instructions données par le contrôleur de la statistique, lesquelles suivent de très près la manière de la commission de commerce entre Etats et une comparaison entre le revenu brut du transport de ces compagnies et la colonne dans ces rapports qui porte en tête revenu net d'exploitation, révèle le fait, sur lequel M. Payne a insisté—que le revenu brut d'exploitation a diminué dans les deux dernières années de la période que couvre sa critique—c'est-à-dire la période de cinq ans qui commence avec l'exercice terminé le 30 juin 1911 et va jusqu'au 3 juin 1915, cinq ans, inclusivement— et malgré l'occurrence d'une baisse au cours des deux dernières années, laquelle s'expliquera, probablement, du premier coup aux membres du comité, il n'y a pas eu cette diminution dans les déboursements des compagnies qui se trouvent sous l'en-tête des frais d'exploitation et sous l'en-tête des montants déboursés pour les privilèges de messagerie, qui aurait dû avoir lieu, et qu'en conséquence la colonne du revenu net d'exploitation, qui est la balance qui reste après déduction de la somme de ces deux colonnes, des frais sous ces deux chefs. Voilà l'aspect dont nous voulons traiter autant que possible dans cette déclaration. Le premier point à ce sujet c'est qu'il n'y a pas de critique, que je sache, concernant la colonne des frais d'exploitation. La critique attaque la colonne intitulée " montants payés pour privilèges ". Nous ne parlons que de ces deux compagnies. Il y a, naturellement, comme M. Payne l'a expliqué au comité, plusieurs compagnies qui font ce commerce; mais ces deux-ci sont les principales et la première comparaison qui s'est faite était basée sur la somme de tous les chiffres applicables à toutes les compagnies de messagerie au Canada. Bien, cela n'est pas satisfaisant parce qu'il y a différentes circonstances à considérer relativement à la méthode de paiement des deux compagnies en question. Pour ce qui concerne la *Canadian Express Company,* elle est liée par un contrat en vertu duquel elle paie à la compagnie du Grand-Tronc 50 pour 100 de ses recettes brutes du transport; et si les chiffres sont tous tombés durant une année, et si la *Canadian Express Company* n'a pas fonctionné sur un nombre d'autres voies ferrées dont le taux diffère de celui qu'elle paie à la compagnie du Grand-Tronc, les chiffres devraient être exactement 50 pour 100. C'est-à-dire que le montant payé pour ce qu'on appelle les privilèges de messagerie devrait être 50 pour 100 du montant perçu par la compagnie sur son transport.

M. Sinclair: Le montant brut.

M. Chrysler, C.R.: Le montant brut, oui. Les chiffres le sont, presque, comme vous verrez en consultant la déclaration de M. Payne ou la nôtre. Ils égalent moins que 50 pour 100 à cause de deux ou trois circonstances que M. Williamson, l'auditeur de la compagnie, expliquera; jamais ils ne dépassent 50 pour 100. Si le comité veut se rappeler pour un moment que le taux payé à certaines des compagnies secondaires est de 45 pour 100, ils verront tout de suite qu'il y a de la place pour les variations. Le taux payé à l'Intercolonial est de 50 pour 100 de sorte que cela ne cause aucune variation. M. Williamson expliquera—j'y approchais tout à l'heure—que, bien que la compagnie puisse gagner en vertu de son contrat 50 pour 100 du revenu total sur le transport dans une année donnée, il ne s'ensuit pas qu'elle le reçoit durant cette année. Le calcul des comptes peut prendre du temps et il peut arriver que la balance d'un compte dû le 30 juin 1913 ou à la même date en 1914 ou 1915 n'est pas payée à la compagnie de chemin de fer jusqu'à l'année suivante. Cela arrivera probablement dans n'importe quel commerce, et en conséquence il y aura une différence.

Le Président: Cela s'égalise, lorsque le montant est rapporté d'année en année.

M. Chrysler, C.R.: Cela s'égalise ou devrait s'égaliser, lorsque le montant est rapporté durant un nombre d'années, et s'il n'y a pas l'autre question: que le montant payé à d'autres compagnies de chemin de fer est moindre que 50 pour 100. Mais le point, le seul point, que nous voulons faire comprendre par le comité c'est qu'on n'a pas fait de changement dans le contrat pour le paiement par la *Canadian Express Company* à la *Grand Trunk Railway Company,* en dedans de la période couverte par ces chiffres. Il n'y a pas lieu de soupçonner, si soupçon il y a, par suite des témoi-

[M. Chrysler, C.R.]

gnages qui ont été entendus, que les comptes ont été manipulés de quelque manière que ce soit ou qu'aucun montant ait été ajouté à la colonne des paiements pour privilèges de messagerie afin d'augmenter les profits de la *Canadian Express Company.* Voilà toute l'affaire.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler, j'ai jeté un coup d'œil sur ce mémoire et il signale pratiquement ce que vous nous dites dans cette argumentation. Est-ce le désir de la compagnie que vous représentez de faire insérer ce mémoire dans le dossier de cette enquête?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il aux membres de ce comité que le mémoire que M. Chrysler a fourni au nom des compagnies de messagerie soit inséré dans le dossier de l'enquête?

Plusieurs MEMBRES: Adopté.

CANADIAN EXPRESS COMPANY,
CHAMBRE DU PRÉSIDENT,
MONTRÉAL, QUÉ., le 4 mars 1916.

M. THOS. S. HOWE,
Greffier du comité sur la Marine et les Pêcheries,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Selon la demande du président, à la page 87 du rapport officiel des témoignages relatifs aux différences dans les prix du poisson, en date du lundi 28 février 1916, par le comité de la Marine et des Pêcheries de la Chambre des communes du Canada, les réponses suivantes sont par la présente transmises:

> *Le Président:* Q. La première de ces questions est de savoir si vous ne pouvez mettre en vigueur un taux pour chargements d'une vagonnée par messagerie qui sera moindre que votre taux actuel.
>
> *Réponse:* Un taux pour chargements d'une vagonnée ne peut être accordé que lorsqu'une vagonnée (un minimum de 20,000 livres de poisson) est remise le même jour au porteur par un expéditeur ou propriétaire à un lieu d'envoi, adressée à un consignataire ou à une destination. Pour un tel envoi si l'on accordait un taux moindre de la vagonnée l'expéditeur et le consignataire seraient obligés, à leurs frais, de faire le camionnage, le chargement et le déchargement des wagons.
>
> A notre sens les envois de poisson frais des Provinces maritimes ne sont pas en quantités suffisantes, ou dans les conditions précisées plus haut, pour justifier l'octroi d'un taux moindre de la vagonnée. Les envois viennent de différents expéditeurs à des endroits variés et sont adressés à divers consignataires à des destinations variées. Ce n'est pas simplement une transaction commerciale, c'est plusieurs transactions.
>
> *Le Président:* Q. La seconde question est de savoir si vous pouvez donner un service de wagon-colporteur........un wagon-colporteur est un wagon dans lequel les envois d'un ou de plusieurs expéditeurs sont concentrés et sur lesquels le taux exigé est le taux par wagonnée à l'endroit le plus éloigné, un tel wagon étant ouvert à certains endroits le long de la ligne pour distribuer et décharger quelques-uns des articles à bord, une taxe additionnelle étant exigée dans chaque cas, en plus du tarif régulier, pour l'ouverture du wagon.
>
> *Réponse:* Le service des messageries n'est pas adapté au service de vagon-colporteur. La compagnie de chemin de fer exige que les marchandises en voie de transport par messagerie ne soit mises sur ses convois que lorsqu'elles se chargent et se déchargent facilement pendant l'intervalle que les convois pren-

[M. Chrysler, C.R.]

nent et débarquent leurs voyageurs. Un service de wagon-colporteur sur un convoi de messagerie rapide serait une cause sérieuse de retard pour le convoi et serait très incommodant pour le public voyageur. Si un wagon-colporteur sur un convoi de voyageurs contenait plus de poisson qu'on ne pouvait rapidement décharger à un endroit intermédiaire, ce serait nécessaire de détacher ce wagon du convoi et de le laisser sur une voie d'évitement pour être repris par le convoi suivant. Ceci également retarderait le convoi de voyageurs, puisque la locomotive serait requise pour l'aiguillage. Cela retarderait également la livraison du poisson à sa destination finale. Un vagon-colporteur peut s'adapter peut-être à un service de transport par vagon à marchandises, mais ne peut s'adapter à un service rapide de messagerie.

La proposition de payer un taux de vagonnée à l'endroit le plus éloigné, plus une taxe additionnelle pour l'ouverture du wagon, est inacceptable parce qu'elle est contraire aux exigences de la wagonnée telles que précisées dans la question qui précède.

Le Président: Q. Lorsqu'il vous est impossible d'utiliser un wagon-glacière pourquoi ne pourriez-vous pas cloisonner une portion d'un de vos wagons ordinaires pour les envois de poisson de sorte que cette partie du wagon pourrait être tenue à la température qu'il faut, ce qui empêcherait la détérioration du poisson pendant le trajet.

Réponse: Bien que ce soit praticable de cloisonner n'importe quel wagon afin d'en outiller une partie comme glacière pour le transport du poisson, l'enlèvement de cet espace au wagon régulier diminuerait l'espace disponible pour le maniement des marchandises en transport par messagerie, et il faudrait fournir un autre wagon pour accommoder le surplus de ces marchandises, ce qui obligerait ce convoi à traîner deux wagons dont l'un ne serait chargé que partiellement. Ceci, naturellement est inacceptable au chemin de fer. Si le poisson doit se transporter sur les convois à voyageurs que ce soit dans un wagon qui lui est réservé tout entier, et un tel wagon devrait être tenu frais en été et libre de chaleur durant l'hiver.

En réponse aux questions de M. McCurdy, à partir de la page 86:—

M. McCurdy: Q. Est-ce une question juste de vous demander comment se divise ce taux?

Réponse:

Prince-Rupert à Montréal,	$2.15	les 100 livres.
Montréal à New-York.....	.85	"
Total	$3.00	

En réponse aux questions de M. Kyte à la page 88:—

M. Kyte: Q. Envoyez-nous un relevé de ce que serait le tarif sur un envoi de 100 livres de Mulgrave à Montréal basé sur le taux de Prince-Rupert à Montréal.

Réponse: 83·5 cents les 100 livres.

J'espère que ces réponses complètent les renseignements demandés par le comité à la séance du 28 février.

Bien à vous,

(Signé) JOHN PULLEN,

Président.

[M. Chrysler, C.R.]

CENTRAL CHAMBERS, OTTAWA, CAN., le 7 avril 1916.

MONSIEUR CLARENCE JAMESON, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa.

Canadian Express Company—Dominion Express Company—Taux sur le poisson.

CHER MONSIEUR,—Je vous adresse cette lettre en votre qualité de président du comité nommé pour enquêter sur la différence dans les prix du poisson, aux endroits de production et dans les marchés de l'intérieur.

J'ai reçu des instructions d'agir au nom de la *Canadian Express Company* et de la *Dominion Express Company*, particulièrement pour ce qui regarde le témoignage déposé, ainsi disent mes instructions, lors des sixième et septième séances par M. J. L. Payne, contrôleur de la statistique pour le ministère des Chemins de fer.

Les compagnies de messagerie désirent avoir l'occasion de présenter des témoignages concernant la déposition de M. Payne.

Je n'ai reçu mes instructions que ce matin, et ne me suis pas encore familiarisé avec ce témoignage.

Les compagnies sont à préparer un mémoire, en réponse à M. Payne, lequel mémoire elles désirent appuyer devant le comité par des témoignages.

Je tâcherai de vous voir aujourd'hui ou lundi, mais j'écris cette lettre afin que vous ayez la chose présente au cas où je ne pourrais pas vous voir.

Votre tout dévoué,

F. H. CHRYSLER.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, le 8 avril 1916.

FRANCIS H. CHRYSLER, ECR., C.R.,
Central Chambers,
Ottawa, Can.

Canadian Express Company—Dominion Express Company—Taux sur le poisson.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre communication du 7 avril relative à l'enquête parlementaire sur la hausse dans le prix des denrées de mer.

Le comité a terminé l'audition des témoignages le 5 du courant, et la preuve sera rapportée à la Chambre immédiatement car la session tire à sa fin. Si, toutefois, vous désirez soumettre des mémoires au nom des susnommées compagnies, vos clients, je consulterai le comité pour savoir si les membres trouveraient convenable de rouvrir l'enquête. Comme les compagnies de messagerie savaient fort bien que l'enquête se faisait, je ne puis pas comprendre pourquoi elles n'ont pas profité du privilège de se faire représenter au cours de l'audition des témoignages qui les intéressaient.

Bien à vous,

C. JAMESON.

CENTRAL CHAMBERS, OTTAWA, CANADA, le 10 avril 1916.

M. CLARENCE JAMESON, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa.

Canadian Express Company—Dominion Express Company.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu ce matin votre lettre du 8 avril et j'en ai télégraphié la substance aux compagnies.

Je crois comprendre que les compagnies ont préparé un mémoire au sujet des profits et des dépenses des compagnies. Je ne sais au juste la date exacte où elles nous donneront ce mémoire, mais il y aura probablement besoin de quelque explication devant le comité par les officiers des compagnies.

Je regarderais cela une grande faveur si vous vouliez bien m'apprendre à quelle date le comité s'assemble pour considérer cette affaire. Il est très probable que d'ici là je serai renseigné sur la nature des témoignages que les compagnies désirent soumettre.

Votre tout dévoué,

(Signé) F. H. CHRYSLER.

CENTRAL CHAMBERS, OTTAWA, CANADA, le 11 avril 1916.

M. CLARENCE JAMESON, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa, Ont.

Taux sur le poisson—Canadian Express Co.—Dominion Express Co.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 8 avril je vous ai écrit hier que j'avais télégraphié aux compagnies la substance de votre lettre.

Les officiers des deux compagnies, M. John Pullen, président de la *Canadian Express Company*, et M. W. S. Stout, président et gérant général de la *Dominion Express Company*, sont en ville aujourd'hui et me prient de vous dire qu'ils n'ont eu que tout dernièrement l'avantage de lire le témoignage de M. J. L. Payne relatif aux relevés financiers faits par les compagnies à lui-même comme contrôleur de la statistique.

Les compagnies de messagerie regardent le témoignage de M. Payne comme inexact, et dans ses déclarations de fait, et dans la conclusion qu'il en a déduite au cours de sa déposition, et que ce témoignage est de nature à induire en erreur et peut donner une fausse impression au comité en ce qui concerne les affaires et la direction commerciale de ces compagnies.

Elles désirent donc l'occasion de présenter au comité certains témoignages à ce sujet, et en conséquence vous demandent respectueusement si ce serait possible d'appeler une assemblée du comité à une date prochaine afin de leur donner l'avantage de se faire entendre.

J'envoie cette lettre à la Chambre des communes par messager.

Ces messieurs aimeraient à vous consulter cet après-midi ou ce soir, si cela vous va.

Votre tout dévoué,

(Signé) F. H. CHRYSLER.

Mémoire présenté au nom de la *Canadian Express Company* et de la *Dominion Express Company* à propos de certains témoignages concernant les bulletins de la *Canadian Express Company* et de la *Dominion Express Company*, donnés devant le comité sur "La différence dans les prix du poisson" par M. J. L. Payne, contrôleur de la statistique.

M. Payne a déposé par deux fois.

Son premier témoignage, donné le 20 mars, est rapporté à la page 153 et les pages suivantes.

[M. Chrysler, C.R.]

Suivent les citations:—

(Page 154)—

« Les frais d'exploitation de ces compagnies étaient de $4,451,227.91, et les privilèges de messagerie étaient d'un peu plus que cela, $4,553,861.43. Néanmoins, avec ces deux déductions, dont l'une est entièrement arbitraire, les frais d'exploitation de messagerie, vous pouvez comprendre, sont définitifs, dépendant du coût de l'exploitation—mais les privilèges de messagerie sont un montant purement arbitraire qui est fixé par entente entre la compagnie de messagerie et la compagnie de chemin de fer, c'est une question personnelle entre eux."

"Q. Ce montant est environ 50 pour 100 du gros revenu?—R. Autour de 46 pour 100 cette année-là. J'ai computé cette moyenne et je crois que c'est 46 ou 47 pour 100, mais le chiffre monte toujours"...

"Q. Ils sont tous à peu près identiques?—R. A peu près identiques; apparemment ils ont tous augmenté, bien qu'il y ait eu, je crois, une plus forte hausse dans la *Dominion Express Company,* qui a accusé la plus grande diminution dans les résultats nets. C'est la moyenne de toutes les compagnies. Je déclare avec la plus grande franchise que c'est absolument stupéfiant."

"Q. Selon vos chiffres elles n'ont pas eu aucun profit?—R. Elles ont *éliminé* leurs profits. Les profits en 1911 étaient de $1,207,929, et ils furent réduits à $68,668 l'an dernier. C'est-à-dire qu'ils furent réduits à ce chiffre, calculés sur la base du revenu net d'exploitation. Elles faisaient un commerce excessivement profitable jusqu'en 1913, à la surface, et alors pour des raisons que j'aimerais beaucoup à connaître" (interrompu)...

"Q. Est-ce que ce serait dû à l'extension arbitraire des privilèges de messagerie?—R. C'est entièrement arbitraire. Elles peuvent donner au chemin de fer ce qu'elles veulent lui donner.

"Elles ont continué à augmenter chaque année les commissions octroyées pour les privilèges de messagerie, n'est-ce pas?—R. Certainement, très perceptiblement, et de beaucoup."

"Q. L'augmentation dans les commissions payées pour les privilèges de messagerie expliquerait-elle la diminution dans la somme des profits?—R. En partie."

"Q. Vous me donnez l'impression que vous ne croyez pas à la bonne foi de ces chiffres, comparés à ceux d'il y a cinq ou six ans?—R. Ce serait prendre une très grande responsabilité même d'insinuer une telle chose, mais" (interrompu)...

"Q. Vous ne voulez pas créer cette impression, mais vous me l'avez certainement donnée, à moi...—R. Ben, je puis dire que cette impression est dans mon esprit à moi et je ne puis facilement la cacher."

"Je n'ai à dire au comité, en toute sincérité, que ceci: ces chiffres me font un grand choc et sont inexplicables."

"Q. Vous dites que la réduction dans les profits nets vous est inexplicable?—R. Oui".

Les compagnies ne désirent pas entrer en controverse avec M. Payne, mais simplement attirer l'attention du comité sur ces déclarations, dans le but de corriger une impression erronée, que cette déposition a dû donner, concernant les affaires de la *Canadian Express Company* et de la *Dominion Express Company.*

Les chiffres donnés dans la première citation se rapportent à toutes les affaires de toutes les compagnies du Canada.

Ces deux compagnies sont les principales compagnies, mais il est impossible d'établir une conclusion sur les chiffres de toutes les compagnies de messagerie au pays

[M. Chrysler, C.R.]

lorsque ces chiffres sont tous mêlés entre eux. Néanmoins, M. Payne en a déduit une loi générale d'une augmentation dans les paiements faits aux compagnies de chemins de fer.

Les chiffres dont M. Payne s'est servi, dans la déclaration donnée au comité, imprimée aux pages 168 et 169, sont pour les années 1911 à 1915 inclusivement.

La conclusion déduite de ces chiffres, laquelle M. Payne a fait sous-entendre au comité, est que les compagnies de messagerie, ont, de manière inconvenate et dans un but coupable, augmenté le tarif des paiements faits aux compagnies de chemins de fer pour ce que ces relevés appellent les privilèges de messagerie.

Plusieurs des item auxquels M. Payne fait allusion dans son témoignage sont techniques, et lorsqu'on les utilise sans les expliquer, ils sont de nature à induire en erreur.

Le terme "privilège de messagerie" a été adopté par le département de la statistique, après son usage aux Etats-Unis, où il fut employé par la commission de commerce entre Etats.

Le mot "privilège" a une signification très large, le terme comprend les services rendus par la compagnie de chemin de fer à la compagnie de messagerie, par le transport, l'utilisation des wagons et des lignes du chemin de fer, ainsi que les services des agents aux haltes secondaires, l'allocation de bureaux dans les gares, et nombreux autres services de même nature.

La compagnie de messagerie reçoit des marchandises et garantit leur livraison à destination, où elles sont transportées soit par voie ferrée soit par d'autres moyens de transport.

Une très grande partie du service au public est la transportation dans ces voitures, et dans le cas des chemins de fer au Canada, ce service est presque toujours accompli par le transport de marchandises de messagerie dans un wagon qui fait partie d'un rapide.

C'est, de fait, non un privilège, mais un service, rendu par le chemin de fer à la compagnie de messagerie, pour lequel la compagnie de chemin de fer devrait être payée.

Le terme "revenu net d'exploitation" est technique également. Il ne signifie pas le revenu net. Il signifie simplement la différence entre le revenu brut d'exploitation, et le montant payé pour:—

(1) Les privilèges de messagerie et
(2) Les frais d'exploitation.

Les impôts ne viennent sous aucun de ces chefs et ils ont été omis dans les chiffres de M. Payne.

Le paiement pour l'achat d'installations additionnelles et de matériel nouveau, ne sont pas des frais l'exploitation, mais sont proprement imputables sur le compte du capital.

Bien qu'il ne l'ait pas dit clairement, l'impression donnée par le témoignage de M. Payne, est que les comptes des compagnies de messagerie ont été préparés malhonnêtement afin d'accuser une augmentation dans les paiements faits aux compagnies de chemin de fer, et cacher ainsi les profits qui seraient évidents autrement. L'expression qu'il a employée, c'est que les profits ont été "éliminés".

M. Payne ne pouvait se tromper quant aux méthodes d'après lesquelles les paiements sont faits par les compagnies de messagerie pour les item classés comme "privilèges de messagerie".

A la page 37, de la forme officielle, fournie aux compagnies pour faire leurs relevés annuels, la base sur laquelle les différentes voies ferrées sont payées pour le transport des envois, doit, par obligation, être montrée, et toute augmentation, ou diminution, dans la base des paiements doit être expliquée pleinement à la page 59.

[M. Chrysler, C.R.]

Ces rapports montrent, et M. Payne a dû le savoir:—

1. Qu'il n'y a pas eu de changement dans la base des paiements faits aux compagnies de chemins de fer, par les compagnies de messagerie, dans les années 1911 à 1915.

2. Que l'entente entre la *Canadian Express Company* et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, pour les privilèges, comporte le paiement de cinquante pour cent des recettes brutes du transport des marchandises consignées par voie de messagerie. Il y a de nombreux contrats aussi avec d'autres porteurs.

3. Que la *Dominion Express Company* a passé des contrats au sujet des paiements, avec un nombre de porteurs, mais que le principal paiement est fait à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et n'est pas basé sur un pourcentage du revenu, mais sur le tonnage des marchandises transportées, et que de tels paiements ne varient pas avec le montant de revenu perçu, mais en proportion du tonnage.

4. Qu'à l'exception de la *Dominion Express Company,* les autres compagnies de messagerie, en général, paient les chemins de fer sur un pourcentage des recettes brutes du transport.

5. Que la proportion entre le revenu global, et les montants payés aux compagnies de chemins de fer, n'aurait pas été affectée dans une grande mesure si M. Payne n'avait pas inclu les chiffres de la *Dominion Express Company.*

Lorsque les compagnies de messagerie paient des privilèges de messagerie sur la base d'un pourcentage des recettes, la proportion ne varie pas avec les changements dans les conditions du trafic ou dans les taux du tarif. Le résultat sur cette proportion est différente, pour la compagnie de chemin de fer, lorsque le paiement est fait sur une base de tonnage, parce que dans ce cas les montants payés varient en proportion du poids des marchandises transportées, et non en proportion des taux de messagerie perçus.

M. CHRYSLER, C.R.

Deux changements dans les conditions du transport, toutefois, affectent les chiffres de la *Dominion Express Company.*

Les taux de la compagnie de messageries furent réduits, par une ordonnance de la Commission des chemins de fer du Canada, qui entra en vigueur le 1er juillet 1913.

L'effet de ceci, pour ce qui regarde la *Dominion Express Company*, était de diminuer le montant perçu au moyen des taux, pour le transport d'un montant, équivalent, en d'autres termes, pour la même quantité de marchandises transportées après le 1er juillet 1913, la compagnie de messagerie recevrait un montant similaire pour ses taux de messagerie, mais les paiements au chemin de fer, basés sur le tonnage, pour le transport, seraient les mêmes.

Les paiements à la compagnie de chemin de fer, basés sur le tonnage, ont toutefois été automatiquement réduits, pour ce qui concerne le trafic à l'ouest du lac Supérieur, par la réduction faite par la Commission des chemins de fer du Canada, dans le tarif pour le transport par wagons à marchandises sur les lignes de l'Ouest, mais la réduction ainsi faite a été plus qu'égalée par la réduction dans le revenu perçu par la compagnie de messagerie des taux réduits pour le transport des marchandises consignées par voie de messagerie.

Par exemple:

Prenons un taux de messagerie de $1 du 100 livres et un taux de 50 cents du 100 livres pour le transport de première classe en wagons à marchandises. La compagnie de messagerie serait obligée de payer au chemin de fer 50 cents qui serait 50 pour 100 du revenu de messagerie. Une réduction de 10 pour 100 dans les taux de transport par wagon à marchandises donnerait un tarif de 45 cents pour le transport des marchandises en première classe et la compagnie de messagerie payerait encore au chemin de fer 45 cents ou 45 pour 100 de son revenu.

[M. Chrysler, C.R.]

ANNEXE No 3

Une réduction de 20 pour 100 dans les taux de messagerie mettrait le tarif pour le transport par messagerie à 80 cents les 100 livres, et la compagnie de messagerie paierait au chemin de fer 45 cents ou 56¼ pour 100 du revenu de messagie.

En conséquence de ces changements le Pacifique-Canadien a transporté pour la *Dominion Express Company* un plus grand tonnage en 1914 qu'en 1913, et, somme toute, a reçu une plus grande rémunération pour ce transport, tandis que la compagnie de messagerie recevait en taux un montant moindre que l'année précédente.

(Outre ces changements la proportion des frais aux recettes brutes de transport fut augmentée en 1915 par l'augmentation des paiements de la *Dominion Express Company* à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de la stipulation dans leur contrat qui exigeait un paiement minimum chaque mois.)

Les chiffres sont donnés dans les relevés qui ont été préparés par les compagnies.

Pour revenir à la première déclaration de M. Payne, page 154, l'on verra combien est propre à induire en erreur une conclusion tirée de l'addition de tous ces chiffres des deux compagnies et leur considération conjointement avec les chiffres sur le trafic de toutes les autres compagnies du Canada.

En fait, la proportion pour les frais de transport n'a pas augmenté chez la *Canadian Express Company*, tandis qu'elle a haussé chez la *Dominion Express Company*, à cause du fait que ces derniers transportent autant, ou plus de tonnage pour une température moindre.

L'extrait suivant du rapport annuel du contrôleur de la statistique, pour l'année 1914, montrera que ces faits ont été expliqués au contrôleur et qu'il leur a donné une place importante dans son rapport:—

> Il apparaîtrait que tandis qu'il y a eu une diminution dans le revenu brut de 1914, il y avait en même temps une augmentation comparativement grande dans les frais d'exploitation et les privilèges de messagerie. Une telle situation est de nature à surprendre. L'on en a donc fait le sujet d'une enquête officielle. Par ce moyen nous avons découvert que deux nouveaux facteurs ont agi en 1914 pour affecter d'une façon notable les compagnies de messagerie; premièrement, l'application d'un tarif réduit, imposé par la Commission des chemins de fer; et deuxièmement l'inauguration par l'Etat d'un service de poste pour les colis. Ces deux événements ont probablement rogné les profits. Les réductions dans les taux et les changements dans les classifications, selon l'estimation des porteurs, ont affecté les recettes brutes des messageries d'à peu près 10 pour 100 dans l'ensemble. Quelques-unes des réductions allaient jusqu'à 20 pour 100 tandis que dans d'autres cas les taux n'ont pas été dérangés. C'est quasi impossible de faire même une approximation de l'étendue des activités de la poste pour colis en 1914, vu qu'on en a pas tenu de statistique d'accès facile au sujet du volume de trafic ou des recettes. Les compagnies de messagerie déclarent toutefois que les activités du ministère des Postes dans cette affaire leur a coûté une partie considérable de leur trafic le plus profitable, à savoir les petits colis. Dans l'absence de données, de quelque source que ce soit, à ce propos, il est impossible de faire des calculs. Les déclarations des compagnies de messagerie sont donc données sans commentaire.
>
> La raison donnée par les compagnies de messageries pour la hausse dans les frais d'exploitation et les privilèges de messagerie en 1914 de coïncidence avec un revenu en baisse est que le véritable volume des transactions était plus grand qu'en 1913. Par exemple, la *Dominion Express Company* qui a transporté 60 pour 100 de toutes les marchandises expédiées par voie de messagerie a manié 420,749,764 livres de ces marchandises en 1914 contre 330,915,616 livres en 1913. Le nombre des paquets n'était pas aussi grand, ce qui indique, dit-on, l'influence sur ce trafic de la poste pour les colis. Le poids moyen des paquets était de 36.12 livres en 1914 comparativement à 33.39 livres en 1913.

[M. Chrysler, C.R.]

De tels chiffres montrent clairement l'augmentation, d'un côté, des consignations d'une classe plus lourde. Les frais d'exploitation, et dans une certaine mesure par le poids.

L'autre changement dans les conditions qui affectent le pourcentage provenait du système de poste pour les colis.

Ce dernier, sans doute, a enlevé à chacune des compagnies une certaine quantité de marchandises qu'elle avait transportée auparavant.

Dans le cas de la *Canadian Express Company,* le résultat serait une perte dans ses recettes brutes mais cela n'affecterait pas le pourcentage payé à la compagnie de chemin de fer pour le transport, parce que le taux payé à la compagnie de chemin de fer était 50 pour 100 des recettes brutes.

L'extension du système de poste pour les colis a enlevé au commerce de la compagnie de messagerie une large part du trafic dans les colis pesant 11 livres et moins, de sorte que le poids moyen des paquets augmenterait, tandis que les recettes moyennes pour chaque paquet, et pour chaque livre de marchandises transportée en wagon à marchandises, aurait, en moyenne, diminué.

Dans le témoignage de M. Payne, page 188, se trouve une assertion faite par lui en réponse à la déposition de M. Stout:—

> M. le Président, j'ai parcouru les archives de la commission de commerce entre Etats et elles sont toutes entre mes mains depuis le premier bulletin qu'ils ont publié, c'est le premier bulletin que j'ai apporté ici.
>
> Q. Pour quelle année?—R. Pour l'année terminée le 30 juillet 1909, et je n'ai trouvé aucune déclaration qui appuie définitivement la déclaration que M. Stout vous a faite. Je ne trouve aucun tarif basique fixe ordonné par la commission de commerce entre Etats et je ne sache pas non plus qu'un tarif basique ait été accepté par la Commission des chemins de fer.

Le témoignage de M. Stout est donné à la page 99. Si on le consulte on trouvera que M. Stout n'a pas dit un mot d'un tarif basique. Il a fait une déclaration, que ce serait trop long de citer, et a fait allusion à une circulaire qu'il avait entre les mains et qui contenait la déposition de M. W. A. Ryan, qui représentait la commission de commerce entre Etats et qui avait charge de l'enquête faite par la commission sur les taux de messagerie.

La déclaration faite par M. Stout est absolument correcte, telle qu'il l'a faite, et lorsque M. Payne dit qu'il n'a pas trouvé de tarif fixe basique ordonné par la commission du commerce entre Etats, il contredisait quelque chose que M. Stout n'avait pas dit.

Une autre déclaration de M. Payne, à la page 191, est dans ces phrases:—

> Q. A-t-on pris cela à même le capital?—R. Chaque cent de cette somme fut payé à même le revenu.
>
> Q. A même les profits ou le revenu?—R. Oui, en fait je puis répéter, afin d'insister sur ce point, que dans le rapport il n'est pas fait mention d'un seul dollar pris à même le capital, pour quelque fin que ce soit, dans le commerce des messageries au Canada.

La question de savoir si la *Canadian Express Company* ou la *Dominion Express Company* ont un grand ou un petit montant de capital, ou pas de capital du tout, n'est probablement pas d'une grande importance pour les fins de l'enquête que conduit votre comité.

En même temps les compagnies ne désirent pas laisser passer cette déclaration puisque M. Payne a fait allusion aux renseignements qu'il avait devant lui dans les rapports de la compagnie.

[M. Chrysler, C.R.]

ANNEXE No 3

Le relevé dans le rapport annuel de chacune des compagnies montre le capital-actions à la page 19, et la propriété et l'outillage sont traités aux pages 29 et 61.

Les relevés suivants sont soumis pour l'information du comité:—
Canadian Express Company, Relevé "A", relevé "B".
Daté à Ottawa ce 12e jour d'avril 1916.

F. H. CHRYSLER, *par*
The Canadian Express Company et
The Dominion Express Company.

DOMINION EXPRESS COMPANY.—Relevé indiquant les pourcentages du revenu du transport, années terminant le 30 juin.

—	Frais de l'exploitation transport.	Impôts.	Priviléges de messagerie	Total.
1911	42·31	....	46·83	89·14
1912	45·31	0·65	45·69	91·65
1913	44·51	0·51	46·11	91·13
1914	51·36	0·78	49·81	101·95
1915	51·62	0·97	53·84	106·43

Le 12 avril 1916.

W. H. PLANT,
Auditeur général.

DOMINION EXPRESS COMPANY.—Relevé indiquant le revenu d'exploitation du transport, années terminant le 30 juin.

—	Revenu brut du transport.	Priviléges de messagerie.	Déboursés.	Impôts.	Revenu net du transport.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1911	5,387,306 31	2,523,231 93	2,279,470 76	Non séparés.	584,603 62
1912	5,854,539 34	2,674,862 35	2,652,727 63	38,389 56	488,559 80
1913	7,184,899 49	3,313,088 46	3,198,168 46	36,421 46	637,221 51
1914	7,009,899 20	3,491,775 45	3,600,298 09	54,397 10	*136,571 44
1915	6,007,923 98	3,234,715 54	3,101,412 84	58,136 22	*386,340 62

*Déficit en 1914 et 1915.

W. H. PLANT,
Auditeur général.

12 avril 1916.

[M. Chrysler, C.R.]

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous maintenant, s'il vous plaît, demander aux messieurs qui sont ici au nom des compagnies, de se présenter.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui. Mais puis-je dire un mot de plus; je serai très bref. Pour ce qui a trait à la *Dominion Express Company* le système du paiement est différent comme je l'ai expliqué dans mon mémoire. La *Dominion Express Company* payait à l'Intercolonial 50 pour 100, et à un grand nombre de chemins de fer des pourcentages variés, mais en ce qui concerne le Pacifique-Canadien, ils ont payé à cette compagnie un taux de tonnage basé sur le tonnage transporté; l'effet de ceci j'ai expliqué dans le mémoire. J'appellerai maintenant M. Williamson, si c'est le désir du comité, au nom de la *Canadian Express Company.*

M. WILLIAM WALTER WILLIAMSON est appelé, assermenté et interrogé.

Par le Président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Auditeur général pour la *Canadian Express Company.*

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Vous avez lu le mémoire qui a été préparé, ou vous l'avez entendu lire. A présent, d'une façon générale, en tant que ce mémoire concerne les relations entre la *Canadian Express Company* et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, est-il correct?—R. Oui.

Q. Vous avez préparé et déposé comme pièces avec cette déclaration, deux relevés préparés par vous relativement aux recettes et déboursés de la *Canadian Express Company* pour les cinq années 1911-1915. Voulez-vous maintenant examiner la pièce B et dire ce qu'elle indique?—R. La pièce B est de même nature que le relevé inséré à la page 169 du rapport des procès-verbaux de ce comité, qui comprend l'interrogatoire de M. Payne, mais il diffère de cette manière: dans son rapport, M. Payne traite simplement des recettes brutes d'exploitation, et dans ce montant n'inclut pas un autre item que nous appelons " Exploitation maritime ", et qui devrait être ajouté afin de constituer le total de nos recettes brutes. Puis les colonnes des privilèges de messagerie et des frais d'exploitation sont identiques, et le revenu net d'exploitation est identique excepté qu'elle est augmentée par le montant de l'exploitation en mer qui a été omis.

Q. Quelles sont les colonnes qui sont identiques, dites-vous?—R. Ces quatre colonnes (il les montre): Recettes brutes d'exploitation; Privilèges de messagerie; Frais d'exploitation, et le Revenu net d'exploitation.

Q. Vous augmentez le revenu net d'exploitation en ajoutant les sommes qui sont inscrites dans le seconde colonne, quelques petites sommes, qui sont décrites comme les frais de l'exploitation maritime?—R. Oui.

Q. Alors ce qui est décrit dans la colonne comme le revenu net d'exploitation correspond au montant décrit dans les documents produits?—R. Avec l'addition de ces quatre petites sommes, ces chiffres sont presque identiques.

Par le Président:

Q. Quels sont les quatre petites sommes dont vous parlez?—R. $3,507 en 1911, $6,276 en 1912; $5,826 en 1914; $5,874 en 1915.

Q. Cela est décrit dans cette colonne comme " Exploitation maritime "?—R. Oui.

Par M. Kyte:

Q. Pourquoi n'avez-vous pas de diminution en 1913?—R. On maniait les chiffres autrement dans le relevé de cette année-là. On les incluait alors dans les comptes

[W. W. Williamson.]

généraux, mais on les en a séparés depuis afin de se conformer aux nouveaux règlements promulgués par la Commission de commerce entre Etats.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Quelle est l'autre colonne qui reste, celle sous l'en-tête "Diverses circonstances spéciales"?—R. Ces circonstances comprennent les montants déboursés par la compagnie, une fois le revenu net de l'exploitation connu. Ces chiffres indiquent toujours des impôts payés, les paiements faits au Grand-Tronc-Pacifique, et la perte de valeur dans le matériel, le tout arrivant à former en 1911 le total de $60,511; en 1912, $128,845; en 1913, $147,996; en 1914, $38,949, et en 1915, $51,949. Ce sont là des déboursés imputables sur le compte de notre revenu d'exploitation, et ils déduisent de cette somme notre revenu net d'exploitation.

Par le Président:

Q. Est-ce que ces détails étaient donnés dans votre état présenté au ministère selon le code?—R. Ils sont tous dans les rapports annuels remis au ministère des Chemins de fer.

Par M. Sinclair:

Q. Y a-t-il de l'outillage dans cette colonne?—R. Une perte de valeur dans l'outillage, c'est tout. En 1911, cela montait à $21,634, et en 1912, le montant en était $48,965.

Q. Où apparaît dans ces relevés ce que vous avez déboursé pour l'outillage?—R. Dans les "Diverses dépenses spéciales", ce montant fait partie du $60,511 et du $128,845.

Par M. McCurdy:

Q. Est-ce que ces dépenses correspondent aux frais d'exploitation?—R. Elles n'en ont pas fait partie au cours de ces deux années, mais elles y sont incluses depuis lors. la Commission de commerce entre Etats a changé le système, et la perte de valeur par l'usage et le temps est maintenant imputable sur le compte de l'entretien. De sorte que cett colonne disparaît entièrement à la fin de 1912.

Par M. Sinclair:

Q. Je suppose que tous les ans vous avez acheté du matériel?—R. Oui, monsieur.

Q. Pour les fins de votre commerce, et le coût en serait inclus dans ces frais?—R. Il est dans ce montant-ci.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Vous ne répondez pas à la question de M. Sinclair?—R. Ce montant est inscrit dans les "Diverses dépenses spéciales".

Par M. Sinclair:

Q. Pour chaque achat de matériel vous l'avez inscrit pour ce qu'il vaut?—R. Certainement, monsieur.

Q. Cela fait partie de l'actif de la compagnie?—R. Certainement.

Par M. Kyte:

Q. Ceci ne représente pas la dépréciation entièrement, il représente également ce qui a été ajouté à votre outillage?—R. Cela n'est pas le cas, parce que nous achetons si

[W. W. Williamson.]

rarement du matériel nouveau. Mais lorsque nous en achetons nous émettons de nouvelles actions, les actionnaires fournissent l'argent et nous émettons de nouvelles actions à son encontre.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Je veux poser une question que ceci soulève. Entendez-vous que dans cette colonne on inclut les déboursés pour le matériel nouveau?—R. Cela est exact, monsieur.

Par M. Sinclair:

Q. Si le témoin nous disait quelle proportion de ce montant représente du matériel nouveau, ce serait intéressant?—R. Je ne puis dire cela, ces dépenses sont pour des remplacements, des renouvellements, voilà ce qu'elles représentent en réalité.

M. CHRYSLER, *C.R.*: Il vous a donné les chiffres, non la proportion.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Alors la dernière colonne "Recettes nettes d'exploitation", comment diffère-t-elle du "Revenu net d'exploitation"?—R. Il réduit nos recettes nettes d'exploitation, indiquant le résultat final à la compagnie par ces montants moins les montants donnés dans la table soumise dans le témoignage de M. Payne.

Q. Oui?—R. Voulez-vous que je les lise?

Q. Non, on les voit là.

Par M. Kyte:

Q. Les chiffres donnés par M. Payne correspondent à ceux du "Revenu net d'exploitation"?—R. A l'exception de ces petits item dans "Les frais de l'exploitation maritime", à part cela ils sont identiques.

Par M. Chrysler, C. R.:

Q. Alors nous prenons l'autre relevé que vous avez marqué Pièce A. A présent, dans ce relevé vous avez indiqué les "Recettes brutes d'exploitation". Je suppose que ce sont les mêmes chiffres que dans la troisième colonne dans la Pièce B, "Total des recettes brutes"?—R. Oui.

Q. "Revenu du transport", est-ce que les chiffres dans cette colonne sont nouveaux?—R. Ce sont des chiffres entièrement nouveaux.

Q. Quelle est la différence entre la colonne "Recettes brutes d'exploitation" et la colonne "Revenu du transport", la différence caractéristique?—R. La différence représente nos activités financières qui ne viennent pas sous le chef du revenu du transport, et tous les recettes que nous percevons en agissant comme courtiers de douane à différents endroits. 90 pour 100 de ce montant proviennent de nos activités financières.

Par M. Kyte:

Q. Est-ce que cela inclut le transport de la monnaie et l'émission de mandats d'argent?—R. Le résultat net consiste en mandats d'argent et toutes autres transactions que nous avons faites, qui sont entièrement distincts, en caractère, du transport des marchandises par messagerie.

Par M. Chrysler, C. R.:

Q. Et est-ce qu'on paie un taux à la compagnie de chemin de fer pour le transport de ces mandats d'argent?—R. Non, monsieur.

[W. W. Williamson.]

Par M. Kyte:

Q. Alors vos recettes des mandats est en plus des montants dans la colonne 2, "Revenu du transport", dans la pièce A?—R. Oui.

Par M. Chrysler, C. R.:

Q. Alors les autres colonnes sont des pourcentages. La première colonne est le pourcentage des montants payés pour les privilèges de messagerie tels qu'indiqués. Quel est le montant pour 1911?—R. 49·04 pour 100.

Q. Nous n'avons pas besoin de tous. Prenons la dernière année, 1915?—R. 50·13 pour 100.

Q. Alors voudriez-vous expliquer. Si le comité n'a pas d'objection, j'aimerais à questionner le témoin à propos de sa déclaration que la variation dans les paiements ne se fait pas dans le cours d'une année. Dites-nous les faits à ce sujet?—R. D'abord nous avons beaucoup souffert par suite de l'état du marché du travail, et parce que nous ne pouvions pas obtenir des employées compétents notre commerce a rétrogradé de sept ou huit mois, ce qui eut pour conséquence que l'année suivante on a dû payer un plus grand pourcentage des montants. Ensuite les affaires d'une année se projettent toujours un peu dans l'année suivante. Comme M. le président l'a dit, ce n'est qu'une question d'établir le nombre d'années en moyenne pour arriver à un résultat. Par exemple les cinq années donnent une moyenne de 48·22 pour 100.

Par le Président:

Q. Comment se fait-il qu'en 1915 les privilèges de messagerie arrivaient à 50·13, tandis qu'en 1911 ils étaient de 49·04 pour 100?—R. Cela s'explique, monsieur le Président, par le fait que nous n'avions pas assez d'hommes pour faire notre ouvrage. Nous avons rétrogradé de huit à neuf mois. Ces détails entrent dans le revenu, mais nous ne pouvons pas établir la proportion des feuilles de route.

Par M. Chrysler, C. R.:

Q. Cela soulève une autre question. Est-ce un fait que vous avez de l'activité commerciale sur d'autres voies ferrées que le Grand-Tronc?—R. Oui, monsieur.

Q. Et est-ce que les chiffres pour tout le transport sur tous les chemins de fer, y compris le Grand-Tronc, sont inclus dans ces tableaux?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous payé à quelque autre compagnie moins que le 50 pour 100 payé au Grand-Tronc?—R. Oui.

Q. Avez-vous payé plus à quelque autre compagnie de chemin de fer?—R. Non, monsieur.

Par M. McCurdy:

Q. Sur combien de lignes de voie ferrée faites-vous votre commerce?—R. Entre 25 et 50, je dirais.

Q. Pourriez-vous nous en donner une liste?—R. Les noms apparaissent dans le rapport annuel déposé au ministère des Chemins de fer, ainsi que les paiements qu'on leur a faits, le pourcentage, et d'autres détails.

Q. Quel pourcentage de votre commerce se fait sur d'autres lignes que le Grand-Tronc?—R. Je dirais probablement 46 pour 100 à part du Grand-Tronc.

Par le Président:

Q. Vous payez 50 pour 100 à l'Intercolonial?—R. Cela inclut d'autres voies qui paient 50 pour 100 aussi.

[W. W. Williamson.]

Q. Quelle est la raison de la diminution de votre revenu net durant les trois dernières années. Est-ce à cause de la diminution dans les taux par suite de la décision que la commission des chemins de fer a émise le 1er juillet 1913?—R. Pas avec nous, monsieur, excepté dans une très petite mesure.

Q. Pratiquement vos taux n'ont pas été affectés?—R. C'est cela.

Q. A quoi attribuez-vous votre perte de revenu?—R. L'état du commerce. Les affaires n'ont pas été aussi bonnes, et il est probable aussi qu'une plus grande concurrence à quelque chose à y faire.

Par M. McCurdy:

Q. Pouvez-vous dire quel effet le service des colis-postaux a eu sur le commerce des messageries?—R. Nous calculons qu'elle a diminué notre commerce d'au moins 15 pour 100.

Q. A-t-elle affecté tout votre commerce?—R. Non, je ne dis pas cela.

Q. Quelle proportion des paquets que vous portiez auparavant a été perdue par le compagnie par suite de l'introduction de la poste pour colis?—R. Réellement, je ne pourrais pas dire.

Q. N'est-ce pas que cette question a beaucoup occupé l'attention de votre compagnie?—R. Nous n'avons jamais tenté de calculer jusqu'où précisément va cette influence; ce serait une entreprise gigantesque.

Q. Pourriez-vous nous donner une approximation? Pensez-vous que ce serait 10 pour 100?—R. Je ne pense pas que ce soit 10 pour 100.

Q. Serait-ce 5 pour 100?—R. Je ne voudrais pas dire.

Q. Est-ce que ça dépasserait 5 pour 100, approximativement?—R. Réellement je n'aimerais pas à me prononcer là-dessus; je ne ferais que deviner; je n'ai rien pour me guider.

Q. Est-ce que ça dépasserait 2 pour 100?—R. Je crois que ça dépasserait 2 pour 100, il n'y a pas grand doute là-dessus.

Q. Pouvez-vous nous dire à brûle-pourpoint quelle augmentation de subside le Grand-Tronc reçoit pour le transport de ces colis pour le ministère des Postes?—R. Je ne pourrais répondre à cette question; c'est une affaire des chemins de fer.

M. Chrysler, C.R.: M. Williamson est le serviteur de la compagnie de messagerie.

M. McCurdy: Je le sais, mais n'est-ce pas que la compagnie de chemin de fer et la compagnie de messagerie sont une, M. Chrysler?

M. Chrysler, C.R.: En théorie, peut-être; mais non en pratique.

Par M. McCurdy:

Q. Qui pourrait répondre à cette question?—R. Les officiers du Grand-Tronc ont ces renseignements sans doute.

M. McCurdy: Relativement au prix du transport; si je me rappelle bien ce comité a entendu déclarer plusieurs fois que les recettes des compagnies de messagerie ont été dérangées par l'introduction du système des colis-postaux. On prétend ceci, malgré le fait que le ministère des Postes a accordé une forte augmentation dans les subsides octroyés à ces chemins de fer précisément à cause du travail additionnel que leur donnait le transport de ces colis.

M. Kyte: Cette augmentation arrive à près d'un million de dollars pour les trois compagnies de transport.

Par M. McCurdy:

Q. Je veux savoir jusqu'à quel degré cette augmentation a été partagée entre les chemins de fer et a contrebalancé la diminution dans les recettes des chemins de fer perçues des messageries. De prime abord, il apparaîtrait que les chemins de fer ont en

[W. W. Williamson.]

réalité profité par l'introduction du système des colis-postaux, plutôt que d'y avoir perdu.—R. Je n'ai aucun renseignement là-dessus.

M. CHRYSLER, C.R.: Ces chiffres ne le font pas voir du tout.

M. McCURDY: Il nous sera peut-être nécessaire d'avoir ces chiffres. Ils se rattachent certainement à la question du transport des messageries; les recettes des compagnies de messagerie sont en effet une partie des recettes des compagnies de chemins de fer. Votre compagnie a un tarif en vertu duquel la compagnie du chemin de fer a 50 cents sur chaque dollar que vous recevez; et si le profit ne vas pas à la compagnie de messagerie il va à la compagnie du chemin de fer.

Ainsi la compagnie de chemin de fer ne retire pas plus de bénéfices par le système de transport des colis postaux que la compagnie de messageries n'en perd à cause de la compétition due à la poste aux colis? Les compagnies n'ont en réalité jamais exprimé directement l'idée que la poste aux colis avait causé une diminution dans leurs recettes habituelles.

Le TÉMOIN: Notre genre d'affaires est absolument distinct de celui de la compagnie de chemin de fer. Quel que soit le propriétaire du commerce de transport, nous ne connaissons absolument rien dans ces questions.

M. Sinclair:

Q. De fait, il coûte moins cher d'expédier un petit colis par la poste aux colis à une grande distance que par messagerie?—R. Oui, pour une longue distance.

Q. Prenez le cas d'un colis expédié de Toronto à la Nouvelle-Ecosse?—R. Il en coûterait moins cher pour des colis de certains poids.

Q. Prenons un colis de cinq livres; lequel serait le meilleur marché?—R. Dans le cas d'un colis de cinq livres, ce serait moins cher par messagerie.

Q. Est-ce que ce serait meilleur marché que par la poste aux colis?—R. Oui, monsieur.

Q. Dans ce cas, il en serait ainsi pour tous les colis pesant de cinq à onze livres?—R. Oui.

Q. Alors, que dites-vous au sujet des avantages de la poste aux colis?—R. Je crois que pour une longue distance—soit à travers le continent—les taux de transport de la poste aux colis sont moins élevés que ceux de la compagnie des messageries. Pour les distances de moitié, les colis de cinq ou six livres passent aux mêmes taux; et puis pour des distances moins longues encore, les taux de messagerie deviennent moins élevés. Je pourrais ajouter, à titre d'explication, que d'après ce calcul les compagnies de messagerie assurent leurs colis jusqu'à $1.50—c'est-à-dire elles se tiennent responsables pour jusqu'au montant de $1.50 pour perte ou dommages—tandis que la poste aux colis ajoute à ses taux un honoraire de 10 sous pour chaque colis qu'elle garantit de la même manière et pour le même montant; et lorsque vous ajoutez cet honoraire au taux régulier de transport vous avez une somme plus élevée dans les cas des colis pesant plus de cinq livres pour les distances moins longues. Je crois tout de même que cela change quand vous expédiez dans la partie extrême ouest de la Colombie-Britannique. Le taux de la poste aux colis, même après qu'on y a ajouté l'honoraire d'assurance, est moins élevé que celui de la compagnie de messagerie.

Q. Alors si vous vouliez expédier un colis de Winnipeg à Halifax il coûterait moins cher de le faire par la poste aux colis que par messagerie?—R. Il est probable que non, à moins qu'il soit question de quelqu'autre facteur; les compagnies de messagerie sont tenues de faire gratuitement la levée des colis à domicile et de les livrer également à domicile, tandis que la poste aux colis exige que vous lui apportiez vos colis.

Q. Dans ce cas, au sujet de la compétition avec les compagnies de messageries la poste aux colis ne saurait faire un si grand tort; les avantages étant du côté de la compagnie de messageries?—R. Elle fait tout le transport des colis expédiés à courte distance, et peut-être pour cela qu'elle fait un si grand pourcentage d'affaires dans le transport général.

[W. W. Williamson.]

Q. Cela s'applique à une étendue de combien de milles?—R. Dans ce que nous appelons le premier rayon, nous ne pouvons pas nous attendre à beaucoup d'affaires.

Q. Combien de milles cela couvre-t-il?—R. Je crois que cela couvre un parcours de 20 milles; après cela la proportion augmente plus rapidement jusqu'à concurrence de 11 livres dans la zone suivante, et puis elle augmente encore dans le transport d'une province à une autre, mais sur des parcours de courte distance, on peut dire que les taux de la poste aux colis sont moins élevés que ceux des compagnies de messagerie.

Q. Malgré cela, vous êtes d'avis que la poste aux colis vous enlève une grosse somme d'affaires?—R. Oui, et il n'y a pas de doute à cela.

Par M. Kyte:

Q. Voulez-vous nous faire connaître les recettes provenant du transport pour l'exercice 1911, et les exercices subséquents?—R. Pour 1911, $2,623,458; pour 1912, $2,962,797; pour 1913, $3,346,320; pour 1914, $3,341,983; pour 1915, $3,100,781.

Q. Ainsi, la seule diminution qu'il y ait s'est produite en 1915, et elle se chiffre à environ $241,000.—R. Il y a eu aussi une diminution en 1914, mais elle n'est pas très considérable.

Par M. Sinclair:

Q. Quelle raison donnez-vous à la diminution de 1915?—R. L'état général des affaires dans le pays. Ce tableau comprend la première année de la guerre jusqu'au 30 juin 1915.

Q. Vous attribuez cette diminution à la dépression générale dans les affaires du pays telle qu'amenée par la guerre?—R. Oui.

Par M. Chrysler, C.R.:

D. Dans ces chiffres avez-vous compris le nombre de milles additionnels de chemin de fer?—R. Très peu.

Q. La voie du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à la côte du Pacifique n'a pas été terminée jusqu'à quelle date?—R. La fin de septembre 1914. Je crois que c'était vers le 1er octobre.

Q. Et avant cette date vous faisiez des affaires sur toute la partie de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique qui était ouverte à l'exploitation?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Pouvez-vous donner à ce comité les chiffres d'affaires comparatifs entre le 1er juillet jusqu'à l'heure actuelle et ceux de la période correspondante de l'année précédente. Est-ce que vos affaires ordinaires ont augmenté au cours des derniers huit mois?

M. CHRYSLER, C.R.: Comparativement à celles des huit mois de l'année précédente?—R. Elles ont augmenté.

Le PRÉSIDENT: Vous demandiez au témoin certaines questions touchant divers item; avez-vous terminé votre interrogatoire?

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Vous avez le pourcentage d'affaires dans la dernière colonne. Quelle est cette dernière colonne?—R. Le pourcentage total des dépenses contre les recettes totales, indiquant les revenus de la compagnie depuis cinq ans.

Q. De quoi la proportion est-elle tirée?—R. Des revenus du transport.

Q. Le revenu du transport d'un côté contre les deux colonnes de dépenses qui suivent?—R. Oui monsieur.

M. CHRYSLER, C.R.: Privilèges de messageries et frais d'exploitation.

[W. W. Williamson.]

Par le Président:

Q. Qu'est-ce qu'il y a dans la colonne qui porte l'en-tête: "Dépenses diverses; Pourcentage"?—R. C'est le pourcentage de ces dépenses diverses spéciales dans le tableau B tel qu'indiqué aux frais de transport.

Par M. Kyte:

Q. Je ne comprends pas ce que représente cette dernière colonne sous le titre A: "Pourcentages en Total des Privilèges de Messagerie, Frais d'Exploitation et Dépenses diverses; Pourcentage" en 1911, 93.86. Est-ce que cela veut dire que vous aviez un profit de 6.14 pour 100?—R. Sur le transport, oui monsieur.

Q. Ceci se chiffrait à 96.6 en 1912, et en 1914 vous avez perdu en recettes?—R. Oui.

Q. Et en 1915, au lieu de réaliser un profit vous aviez une perte de 1.16?—R. Oui monsieur, sur notre transport.

Q. Votre revenu s'est accru?—R. Oui.

Q. Tout le temps?—R. Oui monsieur.

Q. En 1913 vous avez réalisé un profit d'au delà de 3 pour 100. En 1914, avec à peu près le même revenu, vous aviez une perte de 0.76 pour 100. Comment expliquez-vous cela?—R. Nos dépenses avaient augmenté. Nos dépenses d'exploitation s'étaient accrues de 2.68.

Q. Alors la proportion de cet argent qui a été payé aux compagnies de chemin de fer pour le transport des colis postaux revient à la compagnie de messagerie?—R. Elle va directement à la compagnie de chemin de fer.

Q. Et vous continuez à payer la même proportion à la compagnie de chemin de fer que vous payiez avant qu'elle touchât cet argent supplémentaire réalisé dans le transport des colis postaux?—R. Le même pourcentage.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que la compagnie *Canadian Express* est une société à fonds social?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous l'état financier de l'an dernier tel qu'il a été adressé aux actionnaires?—R. Je ne l'ai pas ici.

Q. Pourriez-vous nous le procurer?—R. Je crois bien que je pourrais vous l'adresser.

Par le Président:

Q. Combien de temps faudra-t-il pour qu'il nous parvienne?—R. J'allais justement faire remarquer que les chiffres sont les mêmes que ceux qui ont été fournis au ministère des Chemins de fer, seulement nos chiffres se rapportent à l'exercice financier clos le 31 décembre. Par conséquent et à cause de la différence dans l'exercice financier les chiffres fournis au ministère des Chemins de fer ne vous seraient d'aucune utilité bien qu'ils soient pratiquement les mêmes.

M. Kyte: (A M. Payne). Avez-vous le rapport des directeurs de la *Canadian Express Company?*

M. Payne: Non, mais nous avons le rapport du vérificateur.

M. Kyte: Le vérificateur dit dans son rapport que les chiffres y contenus sont les mêmes que ceux qui ont été déposés en dossiers au ministère des Chemins de fer.

Le Témoin: Je dit que les chiffres en dossiers au ministère des Chemins de fer sont ceux de l'exercice clos le 30 juin 1915, et l'exercice financier pour la compagnie se termine le 31 décembre. Par conséquent, les premiers chiffres ne vous seraient pas de grande utilité bien qu'ils soient calculés exactement sur la même base.

[W. W. Williamson.]

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que la compagnie du Grand-Tronc est actionnaire dans votre compagnie?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que toutes les actions sont sous son contrôle?—R. Oui.

Par M. Kyte:

Q. De sorte que c'est la même compagnie sous une administration différente?—R. Ce sont deux chartres différentes.

M. Kyte: La compagnie du Grand-Tronc possède toutes les actions et tous les profits provenant des subsides supplémentaires accordés par le ministère des Chemins de fer vont à cette compagnie tout de même.

M. Chrysler, C.R.: Sans doute, les subsides payés par le gouvernement vont à la compagnie de chemin de fer.

M. Kyte: Et la compagnie de chemin de fer et celle des messageries sont pratiquement identiques.

Par M. Loggie:

Q. Est-ce qu'il y a eu augmentation en 1914 sur les paiements faits aux compagnies de chemin de fer en 1913?—R. Nous avons été assez heureux de nous procurer les services d'un personnel plus compétent, ce qui nous a permis de terminer des travaux retardés et de payer aux compagnies de chemin de fer des arrérages qu'il nous avait été impossible de payer jusque là, mais il n'y a pas eu de changements dans la base d'affaires.

Q. Qu'avez-vous à dire quant aux dépenses d'exploitation? Est-ce qu'elles ont été augmentées en 1914?—R. L'augmentation a été générale. Tout est augmenté, main-d'œuvre et autre.

Par M. Kyte:

Q. Est-ce que la compagnie de messageries a un capital-actions fixe?—R. Oui, monsieur.

Q. Pour quel montant?—R. $1,742,200.

Q. Entièrement payé?—R. Oui.

Q. Tout cela est la propriété de la compagnie de chemin de fer?—R. Oui.

Par M. Loggie:

Q. Cela a augmenté depuis quelques années?—R. Il y a eu une augmentation sur le capital-original d'un million et demi par l'achat d'équipement supplémentaire.

Par M. McCurdy:

Q. Quelle proportion de ce capital a été payée par les actionnaires?—R. Le tout a été payé, je crois.

M. Chrysler, C.R.: Le tout a été payé au comptant.

Par M. McCurdy:

Q. Quelle partie des $1,742,200 a été payée en propriétés?—R. Nous avons acheté les affaires d'une compagnie active ainsi que tout son capital-actions, ce qui était d'environ $1,500,000, et le Grand-Tronc a acheté toutes les actions.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Vers quelle date?—R. C'était en 1901.

[W. W. Williamson.]

Par M. McCurdy:

Q. Qui étaient les actionnaires à cette époque?—R. Il y en avait plusieurs.

Q. Ces actionnaires étaient-ils les amis du Grand-Tronc?—R. Non, monsieur.

M. CRYSLER, C.R.: C'était une compagnie étrangère jusqu'en 1891. Un certain monsieur Cheney était le promoteur de la compagnie; celle-ci fit des affaires jusqu'en 1891 alors que le Grand-Tronc achetait ses actions et il n'y a pas eu de changement dans la constitution de la compagnie depuis cette date. La charte est la même, mais la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc seule détient la totalité des actions.

Par le Président:

Q. Combien a-t-elle payé pour ces actions?—R. La somme de $660,000.

Q. Quel était le montant des actions émises et acquittées à cette époque?—R. $1,500,000.

Par M. Kyte:

Q. Vous avez payé combien?—R. $660,000.

Par le Président:

Q. Quand vous parlez du capital-actions émis, comprenez-vous la somme telle qu'elle était lorsque vous avez acheté ecs actions?—R. Oui.

Q. Il y avait une lacune entre la somme que vous avez payée, $660,000, et la somme des actions qui étaient acquittées et émises à cette date. A combien cela se chiffrait-il?

M. CHRYSLER, C.R.: Ils l'ont acheté pour 44 cents par dollar. Mais cela ne leur donnait pas le droit de réduire le capital-actions. Ils ne pouvaient pas faire cela sans autorisation légale. Et puis il y a la somme additionnelle que le témoin a mentionnée, soit $242,000 qui a été payée par le Grand-Tronc.

Par le Président:

Q. Pouvez-vous nous dire quel a été le surplus en sus du dividende payé depuis que la compagnie a pris l'affaire en mains, c'est-à-dire depuis 1891?—R. Je ne saurais dire cela.

Q. Savez-vous combien a été payé en dividendes?—R. Rien.

Q. Avant 1911, lorsque le premier état a été adressé au ministère des Chemins de fer, êtes-vous capable de nous donner des renseignements à ce sujet?—R. Je pourrais remonter quelques années dans le passé et vous donner le même renseignement qui est contenu....

Par M. Chrysler:

Q. Le président vous parle de dividendes. Quels dividendes ont été payés avant 1911; ou plutôt le savez-vous?—R. On n'a payé aucun dividende.

Par M. McCurdy:

Q. En 1911, votre compagnie a réalisé un bénéfice de $240,000, provenant de l'exploitation. Je crois qu'elle a fait de bonnes recettes depuis cette date. Votre rapport annuel indique-t-il la somme accumulée des profits et pertes?—R. Nous ne tenons pas de compte de profits et pertes.

Q. Que deviennent les surplus?—R. Ils vont au Grand-Tronc. Aucun dividende n'a été déclaré. Elle s'empare des profits nets.

[W. W. Williamson.]

Q. Comment se fait-il que la compagnie de chemin de fer en reçoive si votre compagnie ne paie pas de dividende?—R. La compagnie de messagerie les transmet au trésorier du Grand-Tronc.

Q. La compagnie ne répartit-elle pas les profits sous forme de dividendes?—R. Non, elle les verse en une seule fois.

Q. Peut-être pourrez-vous nous dire, monsieur Williamson, combien a été payé au Grand-Tronc sous forme de profits nets. Vous avez dit au président que votre compagnie n'a pas payé de dividendes depuis 1891, mais il appert que, réellement, vous avez payé de gros dividendes?—R. Cela peut être vrai, en un sens, mais la compagnie n'a jamais déclaré de dividende.

M. McCurdy: Comment se fait-il que les surplus réalisés par votre compagnie peuvent être transmis au trésorier du Grand-Tronc sans prendre la forme de dividendes?

M. Chrysler, C.R.: Vous me demandez de critiquer la conduite de cette compagnie.

M. McCurdy: Ces deux compagnies sont représentées ici comme deux entités distinctes. Nous posons une question au sujet du Grand-Tronc, et nous ne recevons aucune réponse. A la fin de l'année la compagnie de messagerie se trouve en possession d'une certaine somme d'argent qui disparaît aussitôt.

M. Chrysler, C.R.: Cet argent peut être conservé dans un fond de réserve au crédit de cette compagnie. Mais si cet argent est transmis au Grand-Tronc, je suppose que c'est réellement un dividende.

M. Kyte: En 1911, 49·04 pour 100 de ses recettes furent transmis au trésorier du Grand-Tronc.

M. McCurdy: Pour des privilèges de messageries, mais ce ne pas ce que je veux dire.

M. Kyte: En premier lieu, le Grand-Tronc en a reçu près de 50 pour 100.

M. McCurdy: Contre laquelle somme cette compagnie a rendu des services, et en 1911 par exemple elle a touché la somme de $240,000 pour laquelle elle n'a rendu aucun service.

M. Loggie: A toutes fins que de droits elle a déclaré un dividende de 20 pour 100 en 1911.

M. McCurdy: Je crois, monsieur le Président, que vous voudriez avoir un état indiquant le surplus d'année en année depuis que le Grand-Tronc a acheté cette compagnie de messagerie, afin de pouvoir vérifier quels sont les profits que la compagnie de chemin de fer a réalisés à titre de dividendes sur son placement de $660,000.

Le Président: Pouvez-vous fournir cela, M. Chrysler?

M. Chrysler, C.R.: Nous vous fournirons tout ce que vous demanderez.

Le Témoin: Nous ne pouvons pas fournir un tel état. Nous pourrions remonter le passé de quelques années. Mais antérieurement à cela nous n'avons jamais séparé le 50 pour 100 des recettes nettes après que la compagnie eut acheté. Pendant un certain nombre d'années les rapports faits à la compagnie du Grand-Tronc n'ont jamais indiqué cette distinction et il serait actuellement impossible de la faire; mais nous pouvons toujours remonter le passé de quelques années.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. De combien d'années?—R. Dix ou douze ans.

Par M. McCurdy:

Q. Je ne sais pas si vous êtes en mesure de nous renseigner sur des questions de politique administrative, mais peut-être pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez abandonné l'habitude d'autrefois qui consistait à absorber toutes ces recettes dans la trésorerie et que plus tard vous avez commencé à faire fonctionner cette compagnie

[W. W. Williamson.]

d'une manière indépendante au moyen d'une entente commerciale avec la compagnie de chemin de fer, et qu'aussi vous ne reportiez à la fin de l'année aucuns profits provenant de l'exploitation?—R. La raison principale est que nous tombions sous la juridiction de la commission des chemins de fer, et elle exigeait cela de nous.

Q. Quand êtes-vous tombé sous la juridiction de la commission des chemins de fer?

M. Chrysler: Le premier janvier 1905. La commission était inaugurée le premier de février.

M. McCurdy: Afin d'être complet, votre état devrait indiquer les recettes totales que le service des messageries du chemin de fer donne dans son rapport. Alors, en prenant 50 pour 100 de cela nous pouvons dire quels sont les profits que le Grand-Tronc a réalisés pendant un certain nombre d'années en excédent du paiement des privilèges de messageries.

Par M. Loggie:

Q. Sur le feuillet "B", en 1914, vous dites que les profits nets étaient de $88,816?—R. Oui.

Q. Tandis que le feuillet "A" donne une perte de 0·76 pour 100?—R. C'est-à-dire sur les revenus du transport. Cela ne comprend pas les revenus provenant de source autre que celle du transport. En ajoutant ces derniers revenus, nous avons ce profit.

Q. De fait, le feuillet "B" indique vos profits nets?—R. Oui.

Q. En chiffre rond, vous avez réalisé 5 pour 100 sur votre capital en 1915?—R. En 1915, nous avons réalisé $31,000. Nous le calculons à environ un et demi pour cent.

Q. C'est-à-dire sur le capital de $660,000?—R. Notre capital est de $1,742,000.

Par le Président:

Q. Quel montant avez-vous placé dans le capital-actions acquitté?—R. $660,000.

Q. Et combien depuis cette date?—R. $242,200.

Q. Et combien de capital en exploitation, en tout?—R. $902,200.

Q. Vous confondez le prix d'achat original du capital-actions et le montant payé depuis. Votre capital impayé est représenté par quelle somme?—R. $1,742,200. Je voudrais ajouter un mot au sujet de la pièce "A". Dans le rapport du témoignage de M. Payne il y a une déclaration semblable à celle-ci concernant la *Dominion Express Company*, mais pour une raison ou pour une autre on ne parle pas de la *Canadian Express*. Je crois qu'il serait intéressant de faire la comparaison des deux. Et puis j'ai ajouté à cela deux item: le premier indiquant les recettes brutes provenant de toutes les sources et les revenus du transport parce que je comprends que les proportions telles que données dans le rapport sont basées sur nos recettes brutes provenant de l'exploitation, tandis que c'est un revenu qu'on devrait considérer comme provenant du transport seulement, parce que nous ne payons aucune dépense d'exploitation, ni privilèges de messageries à même les revenus provenant de source autre que celle du transport. J'ai cru qu'il était sage de faire entrer ces deux item pour vous permettre de distinguer la différence entre le revenu du transport et les recettes brutes qui comprennent les revenus provenant de toutes sources.

Par M. Sinclair:

Q. Vous connaissez bien ces deux compagnies, n'est-ce pas?—R. De quelles compagnies voulez-vous parler?

Q. Les compagnies *Dominion Express* et *Canadian Express*?—R. Je ne connais que la *Canadian Express Company*.

Q. Votre compagnie a-t-elle un contrat écrit avec la compagnie du Grand-Tronc?—R. Non, monsieur.

[W. W. Williamson.]

Q. Quelle est la valeur de votre équipement d'après votre dernier rapport?—R. Vous trouverez cela dans nos livres; je crois qu'elle se chiffre à $450,000.

Q. Avez-vous d'autre actif en dehors de votre équipement?—R. Non, monsieur.

Q. Pas d'immeubles?—R. Cela comprend les immeubles. L'immeuble représente la somme de $260,000 et le reste comprend des voitures pour la livraison, etc.

Q. D'où cela vous vient-il? Avez-vous acheté cela à même vos revenus?—R. Non, monsieur. Les actionnaires l'ont fourni et des actions ont été émises en garantie.

Q. De quelle manière?—R. Le Grand-Tronc détient toutes les actions de la compagnie. Lorsque nous voulons acheter des articles de cette nature, ou immeubles, les actionnaires fournissent tout et prennent des actions comme garantie.

Q. Lorsque vous nous avez dit que la somme de $902,200 représentait tout l'argent qui avait été souscrit, compreniez-vous l'argent qui avait été avancé pour l'achat de l'équipement?—R. Oui, monsieur.

M. CHRYSLER, C.R.: C'était l'addition de cette somme à $660,000.

Par M. Sinclair:

Q. Vous avez dépensé combien en plus en achat d'équipement?—R. Environ $450,000.

Q. Avez-vous vous-même fixé une valeur sur cet équipement?—R. Non.

Q. Qui a fait cela?—R. Cela est fait dans un de nos bureaux; je ne connais pas très bien cette division. On prend un inventaire chaque année et une valeur est fixée à notre propriété.

Q. A combien fixez-vous l'usure?—R. Cela varie considérablement selon la catégorie des articles. Certains articles durent beaucoup moins longtemps que d'autres.

Q. Vous ne pourriez pas me donner ce pourcentage?—R. Je ne le pense pas. Je ne me rappelle pas tous les articles de l'équipement dans ce moment. La vie d'un cheval est beaucoup plus courte que celle d'une voiture. Un traîneau dure beaucoup plus longtemps qu'une voiture d'été, et ainsi de suite.

M. CHRYSLER, C.R.: Le coffre-fort dure beaucoup plus longtemps que n'importe lequel de ces articles jusqu'à ce qu'il soit visité par les voleurs.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que cette évaluation est basée sur le prix courant de chaque article?—R. Non, certainement non. Nous n'évaluons jamais sur le prix courant. Nous faisons l'évaluation de chaque article d'après ce qu'il nous vaut à nous à la date d'évaluation.

Par le Président:

Q. Votre compagnie est-elle propriétaire de quelques édifices de messageries?—R. Non, monsieur. Qu'entendez-vous par des édifices de messageries?

Q. Prenez, par exemple, l'édifice du Transport à Montréal. C'est la propriété d'une compagnie de messageries, n'est-ce pas?—R. Oui, de la *Dominion Express Company*.

Par M. McCurdy:

Q. Où sont vos bureaux à Montréal?—R. Dans l'édifice de la *Canadian Express Company*.

Q. Etes-vous propriétaires de cet édifice?—R. Non.

Q. A qui appartient-il?—R. Au Grand-Tronc.

Par le Président:

Q. Vous payez un loyer?—R. Oui, monsieur.

[W. W. Williamson.]

Q. Combien payez-vous de loyer?—R. Environ $18,500 par année, je crois. C'est entre $15,000 et $20,000.

Par M. McCurdy:

Q. Comprenez-vous dans cette somme le droit d'appeler cet édifice l'édifice de la *Canadian Express*?—R. Non, monsieur.

Q. Pourquoi l'appelez-vous l'édifice de la *Canadian Express;* l'édifice ne vous appartient pas?—R. Je ne saurais répondre à cette question.

Q. Est-ce pour des fins d'annonce?—R. Je le pense bien.

Q. Alors c'est quelque chose que vous recevez gratuitement de la compagnie de chemin de fer?—R. C'est une annonce.

Q. Vous l'appelez votre édifice?—R. Nous payons le loyer.

M. CHRYSLER, C.R.: Monsieur McCurdy fait allusion à l'usage du nom.

Le TÉMOIN: Au point de vue de l'annonce cela vaut quelque chose.

Par M. McCurdy:

Q. Alors la valeur de cette annonce est comprise dans le loyer?—R. Oui.

Par M. J. L. Payne:

Q. Quelques mots seulement pour éclaircir deux ou trois points: Est-ce que vous, ou monsieur Chrysler, vous vous opposez à ce que je présente à ce comité des notes ou chiffres concernant toutes les compagnies de messageries? Avez-vous lu le dernier témoignage que j'ai rendu devant ce comité?—R. Oui.

Q. Avez-vous lu les chiffres donnés pour chaque compagnie de messageries canadiennes?—R. Oui.

Q. Alors monsieur Chrysler n'a pas dû les voir, car il ne s'y serait pas opposé. Dans la déclaration qu'il a faite ici touchant le transport maritime à l'étranger, est-ce que les chiffres qu'il donne sont bruts ou nets?—R. Ils sont nets.

Q. Et comprenez-vous dans vos dépenses d'exploitation aucun des frais de fonctionnement à cette fin?—R. Non, monsieur.

Q. Il n'était pas très à propos de produire ces chiffres ici?—R. Si ce n'est que dans le rapport fait au ministère.

Q. Vous confondez les deux—chiffres nets dans un cas et bruts dans l'autre—n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous ne pourriez pas faire cela dans ce cas?—R. Mais vous l'exigiez dans vos formules.

Q. Non, monsieur, pas là. Est-ce cela que vous dites?—R. Oui, monsieur.

Q. Alors, vous êtes absolument dans l'erreur. Maintenant, monsieur Williamson, voulez-vous faire allusion devant ce comité qu'aucuns chiffres que j'ai donnés ici étaient dans aucun sens de nature à tromper, erronés, ou en aucune façon différents de ceux que vous avez donnés sous serment au ministère des chemins de fer et canaux?—R. L'opinion de la *Canadian Express Company* est que le fait de s'en tenir à un revenu provenant de l'exploitation est de nature à créer une impression fautive. Cela porterait à croire que ces chiffres représentent les profits réalisés par la compagni, tandis que nous croyons qu'afin d'aviser le comité, ou qui que ce soit, quant à des données exactes, il est nécessaire d'indiquer les circonstances spéciales, telles que les taxes, qu'on ne doit pas inclure dans les dépenses d'exploitation, devraient être déduits du revenu net provenant du fonctionnement et portés à une conclusion.

Q. Je suis de votre avis sur cette question, mais il y a une fausse représentation dans ce compte?—R. Je ne saurais le dire, je ne le crois pas.

Q. Et vous avez trouvé que les chiffres étaient exacts?—R. En y ajoutant ceux des opérations du transport maritime à l'étranger, autrement ils sont identiques.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Payne, vous feriez mieux de vérifier le tableau auquel vous faites allusion comme celui de la page 169 de la preuve.

Par M. Payne:

Q. Quelle proportion de vos privilèges de messageries donnez-vous à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc?—R. Cinquante pour cent.

Q. Je veux dire de la somme totale payée en privilèges de messageries par votre compagnie; quel pourcentage va à la compagnie du Grand-Tronc?—R. J'oserais dire environ 80 pour 100 du total.

Par le Président:

Q. Combien à l'Intercolonial?—R. Vous savez qu'il y a deux compagnies dans l'Intercolonial. Notre proportion est probablement d'environ $200,000. Sans doute elle varie d'année en année.

Q. Quel est l'effet de la réduction dans les taux par la Commission des chemins de fer sur votre revenu brut? Quel pourcentage attribuereriez-vous comme résultat de cette réduction?—R. De fait, notre compagnie n'a pas été affectée par cela si ce n'est que très légèrement. Nous ne faisions pas d'affaires dans l'Ouest; nous n'avions aucune ligne directe de ce côté.

Par M. Payne:

Q. Ce conflit dans les messageries semble s'être produit en 1914. En quelle année la poste aux colis a-t-elle été mise en vigueur?—R. Le premier février 1914, je crois.

Q. Par conséquent, entre le mois de février et la fin de juin, vous étiez assez avertis de la puissance d'un compétiteur dans le ministère des Postes?—R. Oui.

Q. Pourquoi n'avez-vous pas pris plus de soin de vos dépenses d'exploitation ou de vos dépenses contrôlables?—R. Nous avons pris beaucoup de soin à ce sujet, monsieur Payne

Q. Les chiffres n'indiquent pas cela.—R. Il n'est pas toujours facile de réduire les dépenses à un moment d'avis; vous ne pouvez pas toujours calculer que cette dépression sera maintenue. Mais aussitôt que nous nous sommes aperçus que cette dépression allait se continuer, vous remarquerez que nos dépenses ont été diminuées, mais il n'était pas facile pour nous de les réduire à l'époque du conflit.

Q. Je crois, monsieur Williamson, que je partagerai votre avis en tant qu'il s'agisse de votre compagnie qui, je crois, a fait beaucoup dans le but d'améliorer les condtions et, à ce sujet, elle ne mérite pas la moindre critique de la part de la *Canadian Express Company*. En vue de renseigner définitivement le comité au sujet de certaines affaires, vous nous avez parlé de votre capital de $1,742,000. Vous avez acheté, ou plutôt le Grand-Tronc a acheté les intérêts de la *Canadian Express Company* au prix de $600,000. Cela laisserait une somme d'au-delà de $1,142,000 en sus du prix comptant, n'est-ce pas?—R. Quelque huit cent mille dollars.

Q. Vous avez payé $600,000?—R. Oui.

Q. Et vous aviez alors $1,142,200?—R. Cela n'affectait pas du tout le capital original.

Q. Votre capital actuel est de $1,742,200?—R. Oui.

Q. Ce qui était $1,500,000 plus $242,000?—R. Oui.

Q. C'est-à-dire en sus de ce que vous avez acquis de la compagnie primitive?—R. Exactement.

Q. A quoi servait ce capital? A-t-on payé aucun argent autre que les $600,000?—R. Seulement $242,200.

Q. Qu'avez-vous fait de cela?—R. Cet argent a été dépensé dans l'achat des édifices et d'équipement extérieur.

Q. Equipement de messageries?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que cela est dit dans votre rapport à notre ministère?—R. Oui, monsieur.

Q. En êtes-vous bien certain?—R. Oui, monsieur.

[W. W. Williamson.]

Q. Qu'aucune partie de votre équipement est portée au compte du capital?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous êtes bien certain de cela?—R. Oui, monsieur.

Q. Alors, vous auriez dû prendre soin de corriger la déclaration que j'ai répétée à chaque année dans mon rapport à l'effet que le capital d'aucune compagnie n'a jamais été appliqué à autre fin qu'à l'achat de leur propriété personnelle.—R. Je crois que c'est ce que nous avons fait.

Q. Pas que je sache.—R. Je crois que c'est ce que nous avons fait.

Q. A la page 19 du rapport fourni à votre département, nous avons démontré que 15,000 actions ordinaires du capital impayées et les deniers encaissés de $660,-000 et que nous avons émis pour propriétés de voies ferrées et équipement, des actions ordinaires au nombre de 2.422, représentant une valeur de $242,200.

Q. Vous êtes-vous servis de cet argent pour l'achat d'équipement?—R. Nous l'avons tout employé à cette fin.

Q. Vous avez une somme considérable d'immeubles, et vous avez dit au comité, je crois, qu'aucune partie du revenu ou dépenses d'exploitation attachées à ces immeubles n'est indiquée dans votre rapport que nous étudions dans ce moment.—R. Oui monsieur. Cela est indiqué dans le rapport.

Q. Mais les dépenses d'exploitation et les recettes ne sont pas comprises dans vos recettes de messageries; vous ajoutez cela au revenu?—R. Oui monsieur.

Par le Président:

Q. En quelle année avez-vous émis ces dernières actions, monsieur Williamson?—R. Je crois que $37.000 de ces actions ont été émises il y a deux ans. et trois ans passés on a émis des actions au montant d'environ $190,000.

Q. Si ce n'eut été de l'habitude de passer au Grand-Tronc tous les profits nets réalisés, il n'aurait pas été nécessaire d'émettre ces actions en vue de prélever des fonds?—R. Non, nous aurions pu prélever ces fonds à même les recettes.

Q. Lorsque le Grand-Tronc a acheté ces actions, il les achetait réellement avec l'argent qu'il lui avait été fourni par la trésorerie de la compagnie de messageries.

M. Chrysler, C.R.: Dans les années passées.

Le Témoin: C'est l'effet de cela sans doute.

Par le Président:

Q. A différentes reprises vous avez parlé de la Commission de commerce entre Etats. Voulez-vous nous dire s'il y a une entente entre les compagnies de messageries du Canada et celles des Etats-Unis, par laquelle entente les règlements de la Commission de commerce entre Etats contrôlent le trafic dans ces deux pays?—R. Non, monsieur.

Q. Alors pour quelle raison avez-vous cité les règlements et les taux de base de la Commssion de commerce entre Etats?—R. Parce que le ministère des Chemins de fer a adopté les formules de cette Commission pour les compagnies de messagerie, et j'en ai parlé seulement au sujet des rapports financiers. M. Payne a adopté ces formules comme étant propres aux compagnies de messagerie; c'est la seule raison qui m'a poussé à parler de cette Commission.

M. Payne:

Q. Vous ne voulez pas dire que les fonctions de ma charge sont les mêmes que celles qu'exerce sur les taux de la Commission de commerce entre Etats?—R. Non, monsieur.

Q. J'allais oublier une autre question; dans mon témoignage à ce Comité, j'ai dit que les dépenses d'exploitation et droits de messageries avaient continuellement augmenté, tandis qu'au cours des deux dernières années les recettes brutes avaient

[W. W. Williamson.]

diminué. Est-ce que cette déclaration s'accorde avec les faits?—R. Les droits de messageries n'ont pas augmenté, si ce n'est que proportionnellement avec le tout.

Q. Chez votre compagnie?—R. Non, vous remarquerez que 1915 nous a donné une diminution considérable sur ceux de 1914.

Q. Mais vous aviez une augmentation en droits de messagerie en 1914 au chiffre de quelque cent cinquante mille dollars. En 1913, les droits de messagerie s'élevaient à $1,518,292. L'année suivante, 1914, ils s'élevaient à $1,666,473 tandis que vos recettes brutes provenant de l'exploitation étaient augmentées de $17,000?—R. Oui.

Q. Je faisais allusion, sans doute, à toutes les compagnies, et non pas seulement à la votre?—R. Je suis en mesure de vous expliquer cela.

Q. Dans votre cas, cela ne pourrait pas s'appliquer?—R. Il y a un point ici, M. Payne, sur lequel vous devez être renseigné. En 1914, on nous a permis d'inclure la somme payable au Grand-Tronc-Pacifique dans nos privilèges de messagerie, et notre rapport de 1913 portait cette somme au tableau du revenu. Cela augmentait le pourcentage pour 1914 beaucoup au-delà de celui des années précédentes.

M. KYTE: Combien de compagnies de messageries avez-vous réunies ensemble, M. Payne, en donnant cette déclaration devant ce comité il y a quelques semaines?

M. PAYNE: Il y a eu deux déclarations qui s'étendaient à huit différentes compagnies, dont quatre compagnies canadiennes et quatre compagnies américaines. Mais les opérations des compagnies américaines au Canada sont très limitées.

M. KYTE: Dans le témoignage que vous avez rendu, vous avez dit que les profits en 1911 s'élevaient à $1,207,929, et l'an dernier ils étaient réduits à $68,668. A quoi s'appliquait cette déclaration?

M. PAYNE: A toutes les compagnies de messageries faisant affaires au Canada.

M. KYTE: Vous soutenez cette déclaration?

M. PAYNE: Absolument; et M. Williamson est prêt, je crois à l'endosser.

Par M. McCurdy:

Q. J'ai compris, M. Williamson, que votre contrat avec le Grand-Tronc était pour 50 pour 100?—R. Oui.

Q. Est-ce que cela est encore en vigueur?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous faire parvenir un état indiquant la nature de vos contrats touchant les privilèges de messageries sur chaque ligne de chemin de fer?—R. Oui. Le rapport de M. Payne donne cela.

M. PAYNE: Il ne donne qu'un résumé de la chose.

Par M. McCurdy:

Q. En supposant que vous ayez une entente avec le Michigan-Central par laquelle vous êtes tenu de payer 40 pour 100 de vos recettes, par exemple?—R. Cela serait indiqué dans le rapport, à la page 37, je crois.

Par M. Payne:

Q. M. McCurdy veut être renseigné sur le contrat lui-même. Vous ne nous faites parvenir tous les renseignements au sujet du contrat?—R. Il parle des taux que nous payons. Le rapport donne tous les détails au sujet de ce contrat. Il indique 40, 45 ou 50 pour 100, selon ce que porte le contrat. Le rapport de M. Payne donne tous ces détails à la page 37.

Par M. McCurdy:

Q. Il n'y a pas de porte de sortie dans ces contrats, j'espère; pas lieu de rabais?—R. Absolument rien.

Q. Nous voulons voir comment les termes des contrats passés avec les autres compagnies de chemin de fer se comparent avec ceux de la compagnie parente?—R. Oui.

[W. W. Williamson.]

Par M. Kyte:

Q. Les stipulations d'un contrat peuvent bien être différentes de celles d'un autre contrat?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Connaissez-vous bien ces contrats?—R. Oui; je ne voudrais pas cependant donner des renseignements à première vue.

Q. Pouvez-vous nous dire s'il existe un contrat entre la compagnie du Grand-Tronc et la *Canadian Express Company* par lequel la compagnie de chemin de fer s'engage à ne pas transporter des marchandises sur un convoi de passagers?—R. Je n'ai jamais entendu parler de cela.

Par M. Sinclair:

Q. Ce commerce de messagerie est-il profitable aux chemins de fer?—R. Je ne saurais le dire.

Q. Vous ne savez pas ce que peut coûter le transport d'une tonne de marchandises par mille; il n'y a pas d'échelle de taux?—R. Non, monsieur.

Q. Un employé de chemin de fer peut vous dire cela?—R. J'en doute.

Q. Le transport des colis n'est pas plus difficile qu'aucun autre transport?—R. Oui, il est plus difficile.

Q. Comment cela?—R. En premier lieu, c'est le volume d'affaires, le travail nécessaire pour produire ce genre de statistiques nous coûterait plus cher que la valeur de nos revenus.

Q. Je parle seulement de chemins de fer; je ne parle pas de la compagnie de messagerie. Je voudrais savoir si c'est un commerce payant pour la compagnie de chemin de fer; j'entends ce commerce de messagerie?—R. Je ne saurais dire cela, monsieur.

Par M. Copp:

Q. Au sujet du témoignage contenu dans la pièce B, je tiens à bien comprendre cela. La troisième colonne, je comprends, donne les recettes totales provenant de tout votre commerce de messagerie dans chacune des années 1911 à 1915?—R. Provenant de toutes les sources de revenu.

Q. Maintenant, la colonne suivante indique ce que vous avez payé aux différents chemins de fer pour le transport des marchandises de messagerie?—R. Oui.

Q. Maintenant, la colonne suivante donne les dépenses d'exploitation. Qu'est-ce que cela comprend en général?—R. Salaires, maintien de l'équipement, et puis les frais occasionnés par les tarifs. Ces dépenses sont classifiées sous quatre en-têtes généraux: Frais de tarifs, etc., annonces, dépenses de transport, salaires à tous les centres d'expédition, commissions payées aux agents, coût du service de livraison, entretien des écuries, etc., pertes et dommages causés.

Q. Voulez-vous dire perte et dommages causés aux marchandises en transport?—R. Oui, marchandises perdues ou endommagées.

Q. Qu'est-ce qui entre sous le titre "Dépenses diverses spéciales"?—R. Il y a certains item que nous sommes tenus d'inscrire dans ce que nous appelons le feuillet du revenu, si vous vous rappelez, à la page 31, et nous sommes tenus de ne pas inscrire au feuillet des dépenses d'exploitation.

Q. Qu'est-ce que cela comprend?—R. Taxes surtout, parce qu'ils ne nous ont pas permis de les faire inscrire au feuillet des dépenses d'exploitation; j'entends taxes imposées par les provinces et par les municipalités dans tout le pays. Les taxes de 1912 se sont élevées à $33,434, mais il y a une somme portée au compte du Grand-Tronc

[W. W. Williamson.]

au montant de $45,346, laquelle somme ils ne nous ont pas permis d'inscrire à titre de privilèges des messageries à cette époque.

Q. Maintenant, les dépenses d'exploitation pour l'année 1911 ont été de $1,111,116, et les recettes brutes se sont élevées à $2,693,205?—R. Oui.

Q. En 1914, vous avez fait des affaires au montant de $3,456,072 et vos dépenses d'exploitation ont été de $1,661,834, soit une augmentation de $550,718?—R. Oui.

Q. Ne pensez-vous pas que c'est une augmentation considérable?—R. J'ai déjà expliqué que cela était causé par les affaires arriérées; nous avons fait beaucoup de travail arriéré, et, sans doute, cela a augmenté la somme d'affaires.

Q. Cela me semble une augmentation anormale.—R. Elle est due aux conditions ouvrières et au coût supplémentaire.

Q. Vous vous êtes rattrappés complètement en 1914?—R. Oui.

Q. L'année suivante cela représentait $1,503,629, et vous avez payé—R. Il y eut une diminution pour la raison que nos recettes avaient diminué; la situation était normale.

Q. Je comprends par ce témoignage que vous avez donné devant ce comité que vos profits totaux, soit le profit net provenant de votre entreprise, avaient diminué; en 1911 ils se chiffraient à $240,021, et les profits nets en 1915 s'élevaient à $31,187 seulement? —R. Oui.

Q. Cette déclaration peut être considérée comme émanant de la compagnie elle-même?—R. Oui.

M. J. L. Payne:

Q. Je voudrais poser une seule question. Le témoignage que j'ai donné devant ce comité il y a quelques jours se rapportait aux compagnies de messagerie. Le comité interroge un homme qui n'est pas en mesure de le renseigner. J'ai compris que vous aviez dit que les dépenses d'exploitation supplémentaires avaient été causées par le coût supplémentaire de la main-d'œuvre?—R. Oui.

Q. Vous parliez alors de la *Canadian Express Company*?—R. Oui.

Q. Avez-vous examiné les statistiques générales d'une manière assez complète pour vous permettre à titre de vérificateur du commerce de messagerie de savoir et de dire que l'augmentation en 1914, l'année où les revenus étaient en diminution, pour toutes les compagnies, provenait d'aucune autre source?—R. Je le crois.

Q. Alors elle ne pouvait s'appliquer qu'aux salaires, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Cette année-là, alors que vous faisiez un peu moins d'affaires, vous aviez une augmentation dans le coût de renouvellements, etc., et il y avait une augmentation dans plusieurs item qui ne se rapportaient pas du tout aux salaires, n'est-ce pas?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Depuis combien de temps êtes-vous vérificateur de cette compagnie, M. Williamson?—R. Depuis vingt-trois ans.

Q. Et les livres de la compagnie sont à votre garde?—R. Oui.

Q. Quand serez-vous capable de fournir à ce comité ces deux états qui sont demandés?—R. Est-ce qu'on demande deux états?

Q. Je crois que M. Payne vous a demandé d'en fournir un, n'est-ce pas?—R. M. McCurdy m'en a demandé un.

Par M. Sinclair:

Q. Allez-vous nous donner ces états pour les dix années, ou pour autant d'années qu'il vous sera possible de le faire; il nous faudra aussi un résumé des contrats que vous avez passés avec les autres compagnies?—R. Oui, je puis faire cela; je pourrai vous les faire parvenir demain par la poste.

[W. W. Williamson.]

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Je dirai pour l'information du comité que nous avons fait reviser nos taux par la commission des chemins de fer; ces taux revisés ont été mis en vigueur le 1er juillet 1915. Je tiens à poser une question seulement à M. Williamson: y avait-il d'autres conditions qui étaient de nature à affecter la situation des compagnies de messagerie, leurs dépenses, ou autre facteur, en dehors de la fixation des taux, et qui ont été imposées par ordonnance de la commission des chemins de fer. Y avait-il quelque la chose qui pût entraîner des dépenses supplémentaires à la compagnie dans les ordonnances de la commission des chemins de fer au sujet de l'exploitation de son commerce?—R. Je le crois; un certain nombre de décisions ont été données et dont quelques-unes étaient très importantes. Une de ces décisions avait trait à l'extension de nos limites de livraison gratuite. La levée et la livraison des colis sont une source principale de dépenses, et ces dépenses, dans quelques cas, ont été augmentées sans qu'il y ait augmentation correspondante de revenu.

Par M. McCurdy:

Q. Il me semble que j'ai lu, il y a quelques années passées, qu'on avait aboli la livraison gratuite des colis dans la ville de Montréal?—R. Non, monsieur; et les limites ont été élargies considérablement.

Par M. Sinclair:

Q. N'avez-vous pas un service de livraison dans les villages?—R. Oui, surtout dans les villages. Presque toutes les petites villes ont leur service de levée des colis, ce qui entraîne autant de dépenses supplémentaires.

Par M. Loggie:

Q. Je suppose que sur l'Intercolonial, depuis que deux compagnies y font affaires, le commerce n'est pas aussi bon que par le passé pour la *Canadian Express*?—R Il ne saurait en être autrement lorsqu'il faut diviser les affaires.

Q. Et vos dépenses d'exploitation, et autres dépenses, sont pratiquement aussi élevées qu'auparavant?—R. C'est presque la même chose.

Par le Président:

Q. Quelle est la moyenne du coût de livraison d'un colis?—R. Nous n'avons pas de statistiques qui pourraient nous dire cela. Tout cela dépend de la distance et aussi si nous avons 50 colis qui vont dans la même direction ou bien un seul.

Q. Avez-vous jamais cherché à découvrir quelle serait la moyenne du coût pour la livraison?—R. Non.

M. PAYNE: Avant que M. Williamson se retire, et vu qu'il a été appelé ici, comme bien d'autres, pour corriger la mauvaise impression créée chez les compagnies de messagerie par mes déclarations ici, je tiens à dire devant ce comité que lorsque j'ai parlé des variations extraordinaires du coût d'exploitation et des revenus des compagnies de messageries je ne fais pas du tout allusion à la *Canadian Express Company*.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler, vous avez déposé ici ce soir un mémoire intitulé "Annexe au Mémoire déposé par la *Canadian Express Company* et la *Dominion Express Company*." Je lis d'abord des extraits du rapport de la Commisson de commerce entre Etats touchant une enquête générale sur les taux de messagerie aux Etats-Unis. J'ai demandé si les règlements de la Commission de commerce entre Etats contrôlaient ces choses au Canada; vous-même et le témoin m'avez répondu négativement. La seule raison pour avoir fait allusion à la Commission de commerce entre Etats est que le ministère des Chemins de fer, en préparant les statistiques touchant aux intérêts des

[W. W. Williamson.]

compagnies, introduisit une certaine formule réglementaire qui avait été adoptée par la Commission de commerce entre Etats. Ceci étant le cas, dans quel but présentez-vous cette annexe?—R. Tenez-vous à ce qu'elle soit insérée aux dossiers.

M. CHRYSLER: Oui, monsieur; je ne sais pas si le comité le permettra. Me serait-il permis de dire quelques mots à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. CHRYSLER, C.R.: Les extraits en question ont été pris dans le jugement de la Commission de commerce entre Etats qui a tenu une enquête complète et étendue dans ce qu'elle appelait les "taux pratiques et méthodes des compagnies de messageries faisant affaires au Canada"; c'était une enquête générale qui ressemblait beaucoup à celle de la Commission des chemins de fer, avec cette différence que l'enquête poursuivie aux Etats-Unis a suivi celle tenue dans ce pays, et le jugement rendu par la Commission de commerce entre Etats est daté du 8 juin 1912. Le jugement a été rendu par M. Lane qui était à cette époque un des commissaires, mais qui est maintenant secrétaire au ministère de l'Intérieur aux Etats-Unis. M. Lane est un homme éminent et son jugement est de la plus haute compétence.

M. MCCURDY: M. Lane est natif de l'Ile-du-Prince-Edouard, en passant.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, c'est un Canadien. Les extraits se rapportent à des affaires communes dans les deux pays, c'est-à-dire au point de vue des relations entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de messagerie et de la manière dont les taux sont fixés. J'ai introduit ces documents ici parce que M. Payne a dit qu'il n'y avait pas de base sur laquelle fixer les taux. Jusqu'à un certain point il n'est pas dans l'erreur. Mais ce jugement contient en quelques mots la meilleure définition que je connaisse touchant les méthodes de déterminer ce que peut être un taux raisonnable pour une compagnie de messagerie, et j'ai cru qu'il ne serait pas mal à faire connaître ici un document qui se rallie à la discussion que M. Payne a apportée à son témoignage et de placer devant ce comité des extraits authentiques d'un rapport très important de la Commission du commerce entre Etats.

Le PRÉSIDENT: Il y a cette différence entre les privilèges de messagerie au Canada et ceux des Etats-Unis, n'est-ce pas? Au Canada, 90 pour cent, d'après M. Payne, du volume de transport des colis est entre les mains des compagnies de messagerie qui sont la propriété de la compagnie du chemin de fer, et 10 pour 100 de ce transport est entre les mains des compagnies qui n'ont pas d'intérêts dans un chemin de fer. Aux Etats-Unis, c'est étrange, les rôles sont renversés; 10 pour 100 seulement de transport, d'après le témoignage de M. Payne, est entre les mains des compagnies de messagerie qui sont sous le contrôle des compagnies de chemin de fer, et 90 pour 100 n'est pas sous ce contrôle.

M. CHRYSLER, C.R.: En plus grande partie, il est certain. C'est pour cette raison que je suis d'avis qu'il serait instructif au comité d'avoir ces extraits sous les yeux de former une opinion touchant un système, aux Etats-Unis, qui à tous les points de vue est semblable à celui en vigueur au Canada si ce n'est qu'aux Etats-Unis les compagnies de messagerie sont plutôt indépendantes et s'éloignent un peu plus des affaires des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Et puis il nous convient de savoir que dans ce pays beaucoup d'assistance a été accordée par les gouvernements fédéral et provinciaux, et même par plusieurs municipalités, aux chemins de fer. Est-ce que le comité s'objecterait à l'inscription à notre rapport de ces extraits?

M. SINCLAIR: Je n'y vois aucune objection.

Le PRÉSIDENT: Je suis de cet avis, bien que les conditions ne soient pas les mêmes dans les deux pays.

M. CHRYSLER, C.R.: Je voudrais aussi faire remarquer qu'il y a aussi dans l'annexe la meilleure règle pour fixer les taux de messagerie raisonnables; cette défini-

[W. W. Williamson.]

tion est contenue dans dix lignes tirées du jugement de M. Lane. Un autre point traite de la méthode de paiement pour privilèges de messagerie entre les compagnies de messagerie et les compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis.

M. SINCLAIR: Je ne m'oppose pas à l'inscription à notre rapport de cette annexe.

Par M. Sinclair:

Q. Est-ce que les affaires que vous faites du côté américain sont calculées dans vos profits?—R. Oui.

Q. Est-ce que cela représente une grosse somme d'affaires?—R. Non.

Q. Quelle proportion environ?—R. 2 ou 3 pour 100 peut-être, pas plus.

Le témoin est renvoyé.

M. PULLEN, président de la *Canadian Express Company* est rappelé et interrogé de nouveau.

M. CHRYSLER: Peut-être vous aimeriez à poser à M. Pullen ces quelques questions auxquelles M. Williamson n'a pas été capable de répondre.

M. MCCURDY: La seule question était au sujet des affaires de la compagnie de chemin de fer. Je crois bien que M. Pullen se trouve dans la même situation que M. Williamson?

M. PULLEN: Je suis un employé supérieur de la compagnie de messagerie, et à cause de cela je me trouve dans la même situation que M. Williamson.

Par le Président:

Q. Est-ce qu'il existe un contrat écrit entre votre compagnie et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc?—R. Non.

Q. J'ai demandé au témoin qui vous a précédé s'il y avait une entente avec la compagnie de chemin de fer par laquelle celle-ci s'engageait à ne transporter aucune marchandise sur des convois destinés au transport des voyageurs seulement. Savez-vous si une telle entente existe?—R. Je ne connais pas de telle entente.

Q. Est-ce qu'il est possible d'ajouter de gros wagons réfrigérateurs à un convoi de passagers?—R. Oui.

Q. Sans danger?—R. Sans danger, si ces wagons sont construits d'après les règlements des "Carbuilders" et sujets à la force motrice de la locomotive.

Par M. Sinclair:

Q. Les taux de messagerie sont les mêmes pour les deux grosses compagnies qui fonctionnent au Canada?—R. Oui, monsieur.

Q. Et ils sont fixés d'après la même échelle?—R. Les taux sont prescrits par la Commission des chemins de fer et sont les mêmes pour toutes les compagnies de messagerie.

Q. Vous ne pouvez pas augmenter ces taux sans le consentement de la Commission des chemins de fer?—R. Sans son consentement, il est impossible de les augmenter au delà des taux maximum.

Q. S'ils sont augmentés au même taux que les taux déjà existants ils sont plus bas que les taux maximums. S'ils sont augmentés, ils sont toujours passibles de la critique du public qui en appelle à la Commission laquelle étudie les cas de ce genre.

Q. Les compagnies n'ont pas le droit de les augmenter jusqu'à ce qui est considéré comme le maximum sans en faire la demande à la Commission?—R. C'est cela.

Q. Ces taux sont-ils toujours au maximum?—R. Non, monsieur.

Q. Non?—R. Non.

Q. Malgré cela, les taux restent les mêmes pour la même catégorie de marchandises sur les deux lignes?—R. Vous voulez dire sur les lignes de la *Canadian* et de la *Dominion.*

Q. Oui?—R. C'est généralement le cas.

Q. Si la *Canadian Express* se décide à augmenter ses taux sur un certain article, elle se consulte avec la *Dominion?*—R. Pas nécessairement.

Q. Je voulais savoir s'il y avait une entente entre les deux dans le cas où l'une se déciderait à ne pas augmenter ses taux entre des points de compétition, car s'il en était ainsi, l'on perdrait une grosse somme d'affaires.

Q. Y aurait-il objection à diminuer vos taux?—R. Il y a toujours objection, car cela diminue en même temps le revenu et par conséquent les profits.

Q. Mais en dehors de votre propre compagnie?—R. Absolument pas; il n'y a rien pour nous en empêcher, si ce n'est que notre propre jugement dans des cas de ce genre.

Q. J'ai remarqué au sujet des règlements du transport des marchandises qu'on avait publié dans les journaux certains articles il n'y a pas très longtemps; l'on disait que le *Canadian Northern* avait essayé de diminuer ses taux et que les autres compagnies de chemin de fer s'étaient objectées et avaient amené la chose devant la Commission; celle-ci aurait décidé d'ordonner au *Canadian Northern* de ne pas diminuer ses taux. Avez-vous lu cela?—R. Oui. Cela ne m'intéressait pas. Je n'avais jamais vu de semblables cas entre les compagnies de messagerie.

Q. Je voulais simplement savoir s'il y avait eu quelque entente entre les compagnies au sujet des taux?—R. Il n'y en a jamais eu. Nous avons la liberté de réduire nos taux; il en est de même pour l'autre compagnie si elle le veut, sans s'occuper de nous.

Par M. Chrysler C.R.:

Q. Mais il ne vous est pas permis de réduire vos taux à moins de consulter la Commission?—R. Toute réduction dans les taux doit être soumise à la Commission.

Par M. Loggie:

Q. Vos taux sont basés en grande partie sur les taux doubles touchant les marchandises de la première catégorie?—R. Ils sont basés sur l'échelle décidée par la Commission des chemins de fer.

Q. Ils sont basés sur les taux doubles des marchandises de la 1ère catégorie?—R. Je ne saurais le dire.

Q. La *Dominion Express* base ses taux sur le tonnage plutôt que sur le pourcentage.

M. CHRYSLER: Des paiements à faire aux compagnies de chemin de fer?

M. LOGGIE: Oui.

Par M. Loggie:

Q. Vos taux sont basés sur un certain pourcentage?—R. Pourcentage des recettes brutes provenant du transport.

Q. Tandis que ceux de la *Dominion Express* sont basés sur le tonnage?—R. Je le crois.

Par M. McCurdy:

Q. Un monsieur de la Californie m'a dit, il y a plusieurs années, que le chemin de fer Southern-Pacific était supposé baser ses taux sur la somme maxima du trafic. Est-ce que cela est de pratique chez vous?—R. Je ne le pense pas.

Par M. le Président:

Q. Quand les taux sont au-dessous du maximum, ils deviennent des taux compétitifs?—R. Seulement entre des centres de compétition.

Q. Dans ce cas vous diminuez réellement vos taux dans le but de vous attirer des affaires?—R. Oui.

[M. Pullen.]

Par M. Sinclair:

Q. Vous corroborez la déclaration du dernier témoin à l'effet que votre compagnie est en mesure de concourir avec la poste aux colis pour des colis pesant au-dessus de 5 livres et sur des longs parcours?—R. Je ne voudrais pas donner un avis d'expert sur ce point parce que je ne suis pas suffisamment renseigné. M. Williamson est non seulement notre vérificateur général mais il est aussi notre surintendant des tarifs, et comme tel il a une meilleure connaissance des détails des taux que moi.

Q. Est-ce que les grosses compagnies ont des privilèges spéciaux de votre compagnie?—R. Non, monsieur. Cela serait impossible à cause de la Loi touchant les Chemins de fer du Canada, parce que les faveurs aux particuliers sont absolument défendues.

Q. Prenons la Compagnie Eaton, par exemple, est-ce que vos taux pour elle sont les mêmes que pour n'importe quelle compagnie moins considérable?—R. Oui.

Q. Il ne se fait aucune distinction alors?—R. Non.

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Il est très peu probable que nous puissions terminer l'interrogatoire de l'autre témoin ce soir, et je suggérerais que le Comité s'ajourne.

Le Comité s'ajourne jusqu'à 3.30 heures p.m., le jour suivant.

ANNEXE *au mémoire déposé en faveur de la "Canadian Express Company" et de la "Dominion Express Company".*

Extraits des rapports de la Commission de commerce entre Etats sur l'enquête générale sur les taux de messagerie aux Etats-Unis. (Signalé dans les rapports de la Commission de commerce entre Etats.)

Le rapport de la Commission est daté du 8 juin 1912 et il est signalé dans le rapport de la Commission de commerce entre Etats, volume XXIV, page 380, etc.

Le commissaire Franklin K. Lane, membre du gouvernement des Etats-Unis, homme public très distingué aux Etats-Unis, et né dans l'Ile-du-Prince-Edouard, a préparé le rapport.

"VALEUR DE LA PROPRIÉTÉ DE MESSAGERIE COMME BASE DE TAUX.

"On ne peut pas déterminer un taux raisonnable de messagerie sur la base de la valeur de la propriété appartenant à la compagnie de messagerie et dont elle se sert.

"Quelle est la valeur de sa propriété?

"Il est évident que nous ne pouvons pas considérer simplement les chevaux, les pupitres et la papeterie comme étant la valeur de la propriété employée à donner le transport prompt des marchandises par les voituriers de chemin de fer. Le chemin de fer fournit la propriété, c'est-à-dire celle qui a la plus grande valeur, et il effectue la plus grande partie du service.

"S'il nous faut baser le taux sur la valeur de la propriété employée (et c'est là certainement une considération de première importance) nous devons considérer non seulement la propriété de la compagnie de messagerie, mais celle du chemin de fer qui sert à effectuer ces services; et une fois que ceci est accompli, il est tout à fait évident que toutes les estimations des grosses recettes des compagnies de messagerie basées sur leur placement induisent en erreur.

[M. Pullen.]

" QU'EST-CE QU'UN TAUX RAISONNABLE?

" Un taux raisonnable de messagerie est celui qui accorde une indemnité raisonnable au voiturier de chemin de fer pour transporter une petite caisse sur un train de voyageurs, ou sur un train allant à la vitesse d'un train de voyageurs, avec une indemnité raisonnable pour la collecte, le soin et la livraison que la compagnie de messagerie rend comme telle. Il est manifeste, en vertu de cette définition, que le chemin de fer devrait recevoir une indemnité plus forte pour le transport des articles de messagerie qu'il n'en reçoit pour son trafic de marchandises. Cela devrait être ainsi à cause de la nature supérieure du service, aussi bien que pour empêcher le transport des marchandises ordinaires sur les trains de voyageurs en vertu des taux de messagerie. (Page 355.)

" PAIEMENT POUR LES PRIVILÈGES DE MESSAGERIE.

" Les contrats passés entre les compagnies de messageries et celles des chemins de fer couvrant les privilèges de messagerie stipulant diverses bases de paiement aux chemins de fer pour leur part du service de transport, à savoir, sur une base d'un paiement journalier, mensuel ou annuel; sur une base de tonnage à un taux déterminé par cent livres, ou à un multiple déterminé du taux de marchandises; et sur une base de pourcentage. Cependant, la base dominante est la base du pourcentage, par lequel des pourcentages déterminés variant de 15 à 70 pour 100 des recettes brutes des compagnies de messagerie sont payés aux compagnies de chemins de fer."

" CANADIAN EXPRESS COMPANY,

" MONTRÉAL, 14 avril 1916.

" VERIFICATION ET TARIF.

" M. C. JAMESON, M.P.,
"Chambre des Communes,
" Ottawa, Ont.

" CHER MONSIEUR,—Conformément à la promesse que j'ai faite à votre comité hier soir, j'ai l'honneur de vous déclarer que nous payons les taux suivants pour les privilèges de messagerie sur les chemins de fer autres que le Grand-Tronc:—

Atlantic, Quebec and Western Railway..	45% des recettes brutes.
Cape Breton Railway..	20c. par 100 livres.
Central Vermont Railway..	45% des recettes brutes.
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway..	40% "
Dominion Coal and Iron Company..	50% "
Intercolonial Railway..	50% "
Inverness Railway and Coal Company..	40% "
London and Lake Erie Railway..	40% "
Maritime Railway and Coal Company..	45% "
Montreal and South Counties Electric Railway..	40% "
Prince Edward Island Railway..	50% "
Quebec, Montreal and Southern Railway..	45% "
Quebec Oriental Railway..	45% "
Salisbury and Albert Railway..	40% "
St. Martin's Railway..	33⅓% "
Sydney and Louisburg Railway (industr. locales).	45% "
" " " (indust. de transit)	40% "
Temiskaming and Northern Ontario Railway.. ..	50% "
Windsor, Essex and L. S. R. R..	40% "

"J'avais l'intention de vous envoyer les profits nets de cette compagnie avant 1911, mais je constate que cela prendra un peu plus de temps que je l'avais cru, mais je m'attends à vous les transmettre par la poste pas plus tard que demain matin.

"Bien à vous,

"W. W. WILLIAMSON,
"*Vérificateur général.*

"CANADIAN EXPRESS COMPANY.

MONTRÉAL, le 14 avril 1916.

"M. C. JAMESON, M.P.,
"Chambre des Communes,
"Ottawa, Ont.

"CHER MONSIEUR.—Pour faire suite à ma lettre d'hier soir renfermant un état des chemins de fer desservis par cette compagnie, et les pourcentages qui leur sont payés, j'ai maintenant l'honneur de vous donner les profits nets de la compagnie depuis l'année 1900 comme suit:

Année terminée le 31 décembre 1900	$154,334 74
" 31 " 1901	149,747 92
" 31 " 1902	180,043 23
" 31 " 1903	228,471 65
" 31 " 1904	239,741 06
" 31 " 1905	214,346 67
" 31 " 1906	226,425 10
" 31 " 1907	194,546 64
" 30 juin 1908	187,046 53
" 30 " 1909	184,697 10
" 30 " 1910	226,011 95

"Vous remarquerez que j'ai été obligé de vous donner les années se terminant le 31 décembre jusqu'à 1907, vu que nous n'avons pas compilé nos états pour l'année terminée le 30 juin avant 1908, afin de nous conformer aux besoins des diverses commissions, et je ne puis pas actuellement vous donner les chiffres pour l'exercice terminé le 30 juin, pour les années avant 1908, mais il n'y a pas de doute que ces chiffres vous seront aussi satisfaisants.

"Bien à vous,

"W. W. WILLIAMSON,
"Vérificateur général."

Canadian Express Company.—Statistique des affaires transigées sur les mêmes lignes de chemin de fer qu'indiquées dans le rapport du comité d'enquête sur le poisson à Ottawa, Ont.

Année.	Recettes brutes provenant des exploitations.	Recettes provenant du transport.	Privilèges de messageries	Dépenses d'exploitation.	Dépenses diverses.	Total.
	$	$	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.
1911	2,693,205	2,613,458	49·04	42·51	2·31	93·86
1912	3,052,462	2,962,797	46·81	45·49	4·35	96·65
1913	3,433,602	3,346,320	45·37	47·05	4·42	96·84
1914	3,456,072	3,341,983	49·86	49·73	1·17	100·76
1915	3,168,683	3,100,781	50·13	49·36	1·67	101·16

"W. W. WILLIAMSON,
"Vérificateur général."

MONTRÉAL, QUÉ., le 10 avril 1916.

Canadian Express Company.—Statistique des affaires transigées sur les mêmes lignes de chemins de fer qu'indiquées dans le rapport du comité d'enquête sur le poisson, à Ottawa, Ont.

Année terminée le 30 juin.	Recettes brutes provenant des exploitations.	Exploitation à l'extré. (maritime.)	Total des recettes brutes.	Privilèges de messageries.	Dépenses diverses.	Recettes nettes d'exploition.	Recettes spéciales exploitation.	Recettes nettes d'exploitation.
	$	$	$	$	$	$	$	$
1911......	2,689,698	3,507	2,693,205	1,281,557	1,111,116	300,532	60,511	240,021
1912......	3,046,186	2,276	3,052,462	1,386,874	1,347,773	317,815	128,845	188,970
1913......	3,443,602	....	3,433,602	1,518,292	1,574,352	340,958	147,996	192,962
1914......	3,450,246	5,826	3,456,072	1,666,473	1,661,834	127,765	38,949	88,816
1915......	3,162,809	5,874	3,168,683	1,554,428	1,530,629	83,627	51,949	31,678

"W. W. WILLIAMSON,
"Vérificateur général."

MONTRÉAL, Qué., le 10 avril 1916.

"CANADIAN EXPRESS COMPANY.

" VÉRIFICATION ET TARIF.

MONTRÉAL, le 14 avril 1916.

"M. C. JAMESON, M.P.,
"Chambre des Communes,
"Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 15 courant qui donnait à votre comité les profits nets de cette compagnie jusqu'à l'année 1900, et jusqu'à l'année 1910, je vous suggérerais qu'il aurait mieux valu pour tout couvrir et afin d'établir une comparaison facile, que j'eusse combiné ces chiffres avec les chiffres des cinq années que je vous ai fournis dans la boîte, et j'ai ajouté les cinq années 1911 à 1915 ci-dessous, que si vous pensez devoir être entièrement satisfaisantes peuvent être substituées à celles renfermées dans ma lettre du 15 courant:

Année terminée le 31 décembre 1900..................	$154,334 74
" 31 " 1901..................	149,747 92
" 31 " 1902..................	180,043 23
" 31 " 1903..................	228,471 65
" 31 " 1904..................	239,741 06
" 31 " 1905..................	214,346 67
" 31 " 1906..................	226,425 10
" 31 " 1907..................	194,546 64
" 30 juin 1908......................	187,046 53
" 30 " 1909......................	184,697 10
" 30 " 1910......................	226,011 95
" 30 " 1911......................	240,021 00
" 30 " 1912......................	188,970 00
" 30 " 1913......................	192,962 00
" 30 " 1914......................	88,816 00
" 30 " 1915......................	81,678 00

"Bien à vous,

"W. W. WILLIAMSON,
"Vérificateur général."

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE 301,
Vendredi, le 14 avril 1916.

Le comité se réunit à 3.30 heures de l'après-midi, le président, M. Jameson, étant au fauteuil.

On appelle, on assermente et on interroge M. WILLIAM HERBERT PLANT.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Quelle est votre position?—R. Vérificateur général de la *Dominion Express Company.*

Q. Depuis combien de temps êtes-vous vérificateur?—R. Je suis vérificateur du trafic depuis 1908, vérificateur dirigeant tous les transports depuis 1908 et vérificateur général depuis 1913.

Q. La compagnie a déposé deux états avec le mémoire, hier. Voulez-vous examiner cet état, la pièce B, et dire quelle rubrique elle porte?—R. " Etat des revenus d'exploitation provenant du transport pour les années terminées le 30 juin."

Q. Qu'indiquent-ils?—R. Celui-ci indique par année les recettes brutes provenant du transport dans la première colonne, pour 1911, 1912, 1913, 1914 et 1915. La deuxième colonne indique le montant payé pour les privilèges de messagerie, la troisième colonne les dépenses d'exploitation incidentes au transport, et la quatrième colonne les taxes incidentes au transport. La cinquième colonne indique les recettes nettes, ou dans les deux dernières années le déficit net du transport au Canada.

Q. M. Payne a déposé un état qui est imprimé au dossier. Voulez-vous nous dire en quoi il diffère du vôtre?—R. Le dossier déposé par M. Payne donne les recettes brutes des exploitations au Canada du transport, et autres que le transport. Le privilège de messagerie est basé sur le transport seulement. C'est le même que le mien. Les dépenses d'exploitation sont les mêmes que les miennes, excepté que je retranche des chiffres de M. Payne les frais de non-transport. Puis, j'inclus les taxes, parce que ce sont des dépenses contre le transport. Il faut les inclure pour arriver aux recettes nettes provenant du transport.

Q. Et la dernière colonne renferme ces recettes nettes suivant vos calculs. Puis la première colonne, " recettes brutes du transport " différera des calculs de M. Payne parce qu'il a inclus d'autres chiffres que ceux appartenant aux recettes provenant du transport. Les privilèges de messagerie seront les mêmes.

M. PAYNE: M. Plant pourrait très bien expliquer pourquoi il a fait cela.

M. CHRYSLER, C.R.: Que M. Payne ait la bonté de ne pas interrompre mon explication.

Le TÉMOIN: Je vais répondre à cette question si vous voulez me le permettre.

M. CHRYSLER, C.R.: Je préfère que vous continuiez avec moi pour le présent. Je ne fais qu'exposer un fait. Nous aurons l'explication ensuite.

Le PRÉSIDENT: Quelle était la question que vous avez posée, M. Payne?

M. PAYNE: Que M. Plant devrait clairement expliquer la raison pour laquelle ses calculs diffèrent des miens. Il sait parfaitement bien que ni la Commission de commerce entre Etats ni le ministère des Chemins de fer ne pourraient l'obliger à faire l'état dans la forme qu'il l'a présenté. Je puis seulement le donner dans la forme que j'ai.

M. McCURDY: Cela expédierait nos affaires si le témoin poursuivait sa déposition. Nous entendrons le contre-interrogatoire ensuite.

[W. H. Plant.]

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il serait préférable d'expliquer d'abord les tableaux, alors nous pourrons obtenir les explications détaillées.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai été longtemps en rapport avec les témoins et je n'ai pas besoin que M. Payne me renseigne.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il est de mon devoir de dire quand, dans mon jugement, on devrait poser une question à un témoin pour éclaircir un point soulevé, et qui est sujet à la décision du comité, et je me propose d'exercer ce privilège.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne mets pas ceci en doute, je n'ai aucunement le droit d'être ici, excepté avec votre permission. Lorsqu'on m'a interrompu, j'essayais d'éclaircir ce que le témoin avait dit.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Vous nous avez déjà dit que la première colonne " Recettes brutes provenant du transport " ne s'accorde pas avec les calculs que M. Payne a donnés dans son état? Dites-nous quelle est la différence?—R. La différence est dans les revenus provenant des exploitations autres que le transport. Les détails en sont donnés dans le rapport annuel à la page 35 et consistent en courtages de douane, loyers pour édifices et autres propriétés; mandats d'argent, chèque sur l'étranger, mandats de voyages, chèques payables sur livraison, transferts du télégraphe, remises postales—tous documents financiers.

Q. Ils sont signalés séparément?—R. Ils sont signalés séparément à la page 35.

Q. Et les chiffres que vous avez donnés à la première colonne de votre état représentent les autres recettes, à l'exception de ces item que vous venez de lire.—R. Vous remarquerez que les chiffres que j'ai donnés dans le rapport pour 1915 que j'ai, sont $6,007,923, recettes brutes provenant du transport à la page 35 du rapport, qu'on lit " Recettes totales provenant du transport ".

Q. C'est la question que je vous ai posée. Prenons l'année 1915 puisque vous l'avez mentionnée. $6,007,923.78 forment le revenu total du transport après avoir exclu les chiffres que vous avez mentionnés comme étant des recettes provenant d'autres sources? Est-ce clair?—R. Il est inutile d'exclure des chiffres, ils sont indiqués absolument séparés dans le rapport. On y lit " Recettes totales provenant du transport " et " Recettes totales provenant d'exploitations autres que le transport ". Je ne puis vous faire voir les chiffres dans le rapport.

Q. Arrêtez-vous là. Est-ce que la différence est aussi indiquée, parce que si elle est aussi indiquée nous avons ici les calculs qui vous occupent?—R. Je comprends que vous voulez dire la différence entre les calculs de M. Payne et les miens?

Q. Ces chiffres " Recettes totales provenant du transport " et " Recettes totales d'exploitations autres que le transport " sont indiqués séparément?—R. Oui, et ajoutés ensemble ils forment les chiffres que M. Payne a.

Q. Alors les chiffres que vous avez donnés dans la première colonne sont, comme signalés, les recettes totales provenant du transport?—R. Ils sont signalés à la page 35 du rapport annuel fourni à M. Payne.

Q. Et les autres item de 3 à 14 ci-dessous sont classifiés dans le rapport comme étant les " Recettes provenant d'exploitations autres que le transport "?—R. Ils ont été clairement indiqués, item par item.

Q. Et sont-ils renfermés dans la première colonne de M. Payne?—R. Ils le sont.

Q. C'est tout ce que je désire savoir. Alors il n'y a pas eu de difficulté.

Par M. Sinclair:

Q. Vous faites allusion aux livres de la compagnie, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Lorsque vous dites " de 3 à 14 ", nous ne savons pas du tout ce que ces chiffres veulent dire?—R. Ce sont les numéros des comptes, il est bien plus commode de les numéroter que de leur donner des noms.

[W. H. Plant.]

M. CHRYSLER, C.R.: Aimeriez-vous avoir une copie de cette page qui concerne ces item? Le document auquel le témoin fait allusion est une copie du rapport annuel fait pour le bureau des statistiques pour l'année 1915, et il mentionne la page 35.

Le PRÉSIDENT: Y en a-t-il un duplicata en liasse au ministère?

M. CHRYSLER, C.R.: Oh oui, monsieur.

R. Ce rapport est transmis au ministère assermenté par moi-même en ma qualité de vérificateur général et par M. Stout comme président de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Je pense que lorsqu'on cite des documents, on devrait les mettre en liasse. En avez-vous une copie disponible, M. Payne?

M. J. L. PAYNE: J'en ai une copie ici, mais je suis un peu dans le doute si je devrais la produire ici.

M. CHRYSLER, C.R.: Il ne faudrait qu'une copie de cette page.

M. J. L. PAYNE: Très bien, je puis la faire copier.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Alors, la colonne des "Privilèges de Messagerie" est exactement la même que les chiffres de M. Payne, en se servant des deux?—R. Oui.

Q. Vous dites que les chiffres des déboursés sont confinés aux dépenses ayant trait au transport, et ceux-ci sont aussi séparés dans le rapport?—R. Ils sont indiqués entièrement séparés.

Q. Alors vous dites que les taxes pour l'année 1911 n'ont pas été séparées? Où apparaissent-elles, ou de fait apparaissent-elles?—R. Elles apparaissent en 1911 dans les dépenses, pour cette raison.

Q. Peu importe la raison?—R. Il faut que je vous dise pourquoi. En 1911, nous ne faisions pas affaires en vertu du système d'accroissement. Nous avons fait des rapports pour la première fois en 1911, et le rapport de la première année a été dressé d'après notre plan à nous, et nous avons toujours gardé les frais pour les taxes comme étant une partie des dépenses. Nous avons commencé le système d'accroissement le 1er juillet 1912 pour nous conformer au rapport que nous avions à faire.

Q. Est-ce la première année que vous avez préparé un rapport?—R. Nous avons préparé un rapport en 1911 en vertu de notre propre système, le seul système que nous avions. Nous avons changé notre manière d'agir aussitôt que nous avons appris que nous devions faire rapport au prochain exercice, en conformité avec la formule requise.

Q. Et dans cette formule les taxes sont inscrites séparément, comme paiements, mais elles ne sont pas comprises dans les dépenses d'exploitation, est-ce exact?—R. Exactement.

Q. Puis nous arrivons à la pièce A. La pièce A est simplement une colonne de pourcentages. Voulez-vous avoir la bonté de me dire ce qu'est le pourcentage dans la première colonne et de quoi il est tiré.—R. La première colonne représente le pourcentage que les dépenses d'exploitation incidentes au transport ont relativement aux recettes brutes provenant du transport.

Q. Et elles sont telles qu'indiquées?—R. Oui.

Q. Et la deuxième colonne est le pourcentage en taxes?—R. Le pourcentage que les taxes ont relativement aux recettes provenant du transport.

Q. Et elles sont énoncées séparément ici. La troisième colonne est le pourcentage d'argent payé pour les privilèges de messageries?—R. La troisième colonne représente les pourcentages que le montant total payé pour des privilèges de messagerie a relativement aux recettes brutes provenant du transport.

Q. Est-ce que vous dites que le montant total comprend l'argent payé à toutes les compagnies de chemin de fer sur lesquelles la *Dominion Express Company* effectue son service?—R. Oui.

Q. Sur combien de chemins de fer la *Dominion Express Company* effectue-t-elle son service au Canada?—R. Sur 32, je pense, si ma mémoire m'est fidèle. Elle l'effectue aussi sur quelques routes de diligence.

[W. H. Plant.]

Q. Peu importe les routes de diligences.—R. Le nombre est donné à la page 37 du rapport. Je vais les compter pour vous.

Q. Cela est assez près du nombre réel. Inutile de les compter, vous dites 37?—R. Toute la liste est donnée ici—ai-je dit 37?

Q. Oui.—R. J'aurais du dire 27 ou 30, le nombre est plus près de 27 ou de 30.

Q. Mais le paiement versé au Pacifique-Canadien est le principal, n'est-ce pas?—R. Le paiement versé au chemin de fer Pacifique-Canadien est d'environ 90 pour 100 du paiement total pour les privilèges de messagerie.

Q. Savez-vous quelle est la longueur des lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien sur lesquelles vous effectuez votre service?—R. La longueur des lignes du chemin de fer en milles est indiquée à la page 11 du rapport. Je vais vous le lire: "La longueur du chemin de fer Pacifique-Canadien au 30 juin était de 12,913·46 milles."

Q. Alors je dois comprendre que la dernière colonne est l'addition des trois autres?—R. Oui. En d'autres termes, la dernière colonne représente le pourcentage que la somme des dépenses d'exploitation, les taxes et les privilèges de messagerie formant les dépenses totales ont relativement au revenu provenant du transport.

Q. Nous allons d'abord examiner la colonne "pourcentages payés pour les privilèges de messagerie" Est-ce que ces chiffres en ce qui concerne la proportion coïncident avec ceux de M. Payne?—R. Ils augmentent la proportion, pour la raison bien simple...

Q. Peu importe la raison. La proportion est plus forte que celle indiquée par M. Payne dans son tableau à la page 168. Naturellement l'inspection va démontrer cela. Alors quelle en est la raison?—R. La raison en est que si vous prenez les recettes brutes et que vous les divisez entre le montant que vous avez payé, lequel est basé sur le transport seulement, vous obtenez un montant moins considérable que si vous prenez seulement les recettes du transport et que vous les divisez entre le même montant.

Q. Autrement, le procédé est le même?—R. Le procédé est le même, mais nos chiffres sont exacts.

Q. Continant notre attention aux pourcentages dans la pièce A, nous allons simplement les mettre au témoignage afin que celui-ci soit compris?—R. Je vous demande pardon. J'ai dit que nos chiffres sont exacts. Ils sont exacts. Le pourcentage de M. Payne est exact, mais il l'a appliqué, naturellement, à...

Q. Nous ne disons pas qu'ils sont inexacts. Leurs fractions forment une autre série de chiffres. En 1911, le pourcentage payé pour des privilèges de messagerie, suivant votre tableau, pièce A, était de 46·83 pour 100. Suivant M. Payne, il était de 45·7. En 1912, suivant la pièce A, il était de 45·69 pour 100, en 1913, il était de 46·11, en 1914, il était le 49·81, et en 1915 il était de 53·84. De sorte que dans ces chiffres, il n'y a pas d'augmentation entre 1911 et 1912, une légère diminution: 1913 est légèrement inférieur à 1911. Cela est aussi vrai des fractions de M. Payne.—R. Oui.

Q. De sorte que les augmentations qui se sont produites à ce pourcentage sont entre 1913 et 1914?—R. C'est cela.

Q. 46·11 s'est augmenté à 49·81 entre 1913 et 1914. Le pourcentage de 1914 s'est augmenté à 53.84 en 1915. Avez-vous quelque état à nous donner pour nous expliquer la raison de l'augmentation entre les chiffres de 1913 et de 1915?—J'ai un état montrant la différence entre 1913, 1914 et 1915.

Q. Peut-être pourriez-vous dire en deux mots afin que le comité comprenne pourquoi vous introduisez des chiffres, quelles sont les raisons que vous assignez pour cette augmentation dans la proportion des paiements pour des privilèges de messagerie?—R. Je vous transmettrai un état montrant les mêmes chiffres. (L'état est produit et remis comme pièces C.)

Q. Qu'est-ce que cet état indique?—R. Cet état indique les mêmes chiffres qui sont indiqués à la pièce B.

Q. Veuillez lire le titre de ceci au dossier?—R. Le voici: Un état comparatif des recettes et des dépenses du transport pour les années 1913, et 1914 et 1915," il est compris naturellement que ces chiffres représentent des exercices se terminant le 30 juin.

[W. H. Plant.]

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Vous avez montré à la première ligne de cet état les recettes provenant du transport pour ces trois années, les chiffres étant les mêmes que ceux indiqués dans la première colonne de la pièce B?—R. Je les ai montrés.

Q. Dites-nous maintenant quel est le prochain chiffre avec l'entête de 1914, 1913? —R. 1914 et 1913, la quatrième colonne verticale représente l'augmentation ou la diminution dans les chiffres de 1914 en comparaison de ceux de 1913.

Q. Et le pourcentage suit dans la colonne suivante?—R. Oui, monsieur.

Q. Alors dans la colonne suivante il y a une différence entre les chiffres de 1913 et ceux de 1915?—R. Oui, monsieur.

Q. Et puis vient un pourcentage?—R. Oui, monsieur.

Q. Et la prochaine colonne est la différence entre 1914 et 1915 comme montant?—R. Oui, monsieur.

Q. Et le pourcentage?—R. Oui, monsieur.

Par M. McCurdy:

Q. Est-ce que les chiffres en bleu représentent les augmentations et ceux en rouge les diminutions?—R. Oui, les diminutions sont indiquées en rouge.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Puis la ligne suivante est la colonne du transport?—R. Les sommes payées aux chemins de fer pour le transport.

Q. Pour les privilèges de messagerie ainsi appelés, dans la pièce B, et les mêmes chiffres ainsi employés pour les trois années 1913, 1914 et 1915. Et l'item suivant dans cette ligne est l'augmentation dans le montant payé pour le transport entre 1913 et 1914, qui est de $178,687.39, et le pourcentage de l'augmentation qui est de 5·393?—R. Oui, monsieur.

Q. L'item suivant est une diminution entre 1913 et 1915?—R. Oui, monsieur.

Q. Dans le montant payé aux chemins de fer?—R. Oui, monsieur.

Q. Et le pourcentage de la diminution?—R. Oui, monsieur.

Q. Et la diminution dans le montant payé entre 1914 et 1915 est ensuite indiquée? R. Oui, monsieur.

Q. Elle est de $257,069.91, l'augmentation du pourcentage étant de 7·362?—R. Oui.

Q. Ces chiffres indiquent jusqu'ici certaines variations dans le montant des recettes, et des variations dans les montants payés aux compagnies de chemins de fer pour les privilèges de messagerie?—R. Oui, monsieur. La colonne suivante représente les dépenses d'exploitation divisées entre les quatre groupes: l'entretien, le trafic, le transport et les dépenses générales. Le total est le même que celui indiqué à la pièce B dans les dépenses.

Q. Et la différence dans le pourcentage est reportée pour ceux-ci de la même manière?—R. Oui, monsieur.

Q. Les taxes sont indiquées séparément plus bas pour chaque année?—R. Oui, monsieur.

Q. Le résultat est le revenu net provenant du transport, profit ou perte, tel que déjà indiqué à la pièce B?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous à dire au sujet de ces dépenses?—Nous ferions aussi bien de nous occuper d'elles et d'en finir. Prenons d'abord les dépenses de privilèges?—R. En comparant les années 1913 et 1914, vous remarquerez une augmentation de $178,687.39 ou 5·393 pour 100, alors que vous remarquerez une diminution de $175,000.29 dans les recettes énoncées précédemment. On a déclaré qu'en face du fléchissement des recettes, nous avons augmenté nos paiements aux chemins de fer dans le but de cacher ou d'éli-

miner les profits. Je veux vous en expliquer la raison. Je veux qu'on consigne au procès-verbal que la déclaration telle qu'énoncée n'était pas exacte, et a été faite probablement sans intention, mais néanmoins avec une pleine connaissance du fait. Je vais vous donner, M. Chrysler une autre déclaration, la pièce D. Cet état indique les statistiques du tonnage. C'est un état comparatif du tonnage pour les années 1913, 1914 et 1915.

Q. Vous l'avez donné séparément pour le chemin de fer Pacifique-Canadien et pour toutes les autres lignes. Il s'appelle " Lignes locales directes ". Que voulez-vous dire par le mot "locales"?—R. Je veux dire les autres lignes locales directes.

Q. Vous avez donné séparément pour le Pacifique-Canadien et pour chacune des autres lignes le nombre de morceaux transportés et leur poids, pour chaque année?—R. Oui.

Q. Aussi, bien que cela ne semble pas être bien important, cela peut être utile, le nombre de consignataires pour chaque année?—R. Oui.

Q. Vous avez aussi donné une note établissant que le nombre de morceaux en 1913, comprend des consignations spéciales, tandis que pour les années 1914 et 1915, les consignations spéciales ne sont pas comprises, n'est-ce pas?—R. Elles ne sont pas comprises, mais elles sont indiquées séparément.

Q. Elles consistent en 239 chargements de wagon, je crois?—R. Oui, monsieur.

Q. 14,380 morceaux?—R. Oui, monsieur.

Q. Et un poids de 3,564,032? Ce sont des consignations en chargement de wagon? Vous nous avez donné un état semblable pour l'année 1915. Il y a aussi dans cette année deux trains de munitions indiqués séparément. Qu'est-ce que vous éliminez en retranchant ces consignations spéciales?—R. Nous avons fait fond sur ces statistiques en ce qui concerne les frais et le calcul des frais, les proportions des dépenses et autres dépenses de cette nature, le poids moyen par caisse, etc., et nous avons constaté que si on incluait ces consignations spéciales de chargement de wagon qu'elles affecteraient très considérablement les moyennes. Nous désirons donc les séparer du commerce du transport des ballots et les indiquer séparément. Nous avons commencé le 1er juillet 1913.

Q. Le poids moyen par paquet était en 1913 de 33·39?—R. Oui.

Q. Il était l'année suivante en 1914 de 45·86 et en 1915 de 36·27. C'est là le poids moyen d'une consignation. Que voulez-vous dire par consignation?—R. Une consignation est un chargement qui peut comprendre plusieurs caisses.

Q. Tout ce qui est inscrit dans un compte, réellement?—R. Oui. Le comité s'intéresse aux caisses. Considérez le poids par paquet. Le poids moyen par paquet est de 33·39 pour l'année 1913 et il comprend toutes des consignations spéciales?—R. Oui, monsieur.

Q. Et il est par conséquent plus considérable que si vous les aviez exclues?—R. Oui, monsieur.

Q. En excluant les consignations spéciales en 1914, le poids moyen est augmenté tel qu'indiqué, 35·86?—R. Il n'a pas augmenté autant que cela. C'est là le chiffre où il s'est arrêté.

Q. Il a encore augmenté en 1915. Dans ces deux dernières années, les consignations spéciales, et dans l'année 1915, les munitions ont été exclues de ce calcul du poids moyen?—R. Oui.

Q. Vous avez un résumé plus bas, qu'indique-t-il?—R. Ce résumé comprend tout. C'est-à-dire, que les consignations de chargement de wagon sont comprises, afin d'obtenir le poids total et les morceaux et les consignations. Les chiffres de 1914 sont placés au-dessous de l'année 1913 pour fin de comparaison, et une différence est indiquée soit de diminution ou d'augmentation au-dessous de la comparaison. Les chiffres pour 1915 sont indiqués au-dessous de 1913 de la même manière, afin de démontrer la diminution, l'augmentation et la comparaison. L'année 1915 est traitée séparément.

Q. Considérons maintenant les résultats pour l'exercice terminé le 30 juin 1913. Le poids total est de 380,915,616 livres?—R. Oui, monsieur.

[W. H. Plant.]

Q. Pour l'année se terminant le 30 juin 1914, le poids total est de 420,749,764 livres, augmentation de près de quarante millions de livres?—R. Oui, monsieur.

Q. Le poids fléchit en 1915?—R. Il est de 11,661,000 livres de moins qu'en 1914, mais il est supérieur à 1913.

Q. C'est là le poids des marchandises transportées, quel est le but de cette comparaison? Qu'est-ce qu'elle prouve?—R. Comme je l'ai expliqué, on a attaqué la proportion.

Q. Peu importe l'attaque?—R. En voici la raison: Nous avons eu le 1er juillet 1913 une réduction des taux le premier de l'an 1914, une réduction des taux de 20 pour 100.

Q. Vous l'avez eue, vous voulez dire que quelqu'un l'a ordonnée?—R. On l'a ordonnée et elle est entrée en vigueur en 1913.

Q. Qui l'a ordonnée?—R. La commission des chemins de fer.

Q. M. Williamson a déclaré hier qu'il ne pensait pas que cela affectait la compagnie, la *Canadian Express Company* dans ses recettes?—R. Cela nous a affectés considérablement dans le cas de la *Dominion Express Company.*

Q. Pourquoi?—R. Parce que nous avons un service dans l'ouest où les taux ont été réduits.

Q. A quelle date cette réduction est-elle entrée en vigueur?—R. Le 1er juillet 1913.

Par M. Turgeon:

Q. Vous dites que cette réduction n'a affecté que l'ouest?—R. Elle a affecté la partie ouest à l'ouest de Fort-William. Quelques taux d'entier parcours ont été aussi affectés, mais la principale réduction des taux s'est faite dans la partie à l'ouest de Fort-William.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Alors vous avez dit qu'elle avait affecté réellement les recettes de la *Dominion Express Company?*—R. Une réduction de 20 pour 100 dans les taux de "titre", une réduction de 12 pour 100 dans le commerce affecté et cela a fait une réduction d'à peu près 5 pour 100 sur nos recettes entières de transport.

M. CHYRSLER, C.R.: Monsieur le président, est-ce que je pourrais lire ceci au témoin et lui demander s'il a raison. C'est une phrase du jugement de la commission. "La réduction actuellement ordonnée s'élèverait d'après cette base à un montant de........ une réduction directe de 20 pour 100 sur les frais basés sur cette somme brute s'élèverait à........ en appliquant une réduction de 20 pour 100 sur les tarifs maximum types pour le trafic classifié comme marchandises.

Q. Je vous demandais des renseignements au sujet de la réduction effectuée?—R. C'est la réduction à laquelle j'ai fait allusion.

Q. Est-ce que cette réduction s'est étendue dans tout le Canada simplement dans les taux à l'ouest de Fort-William?—R. Les taux à l'ouest de Fort-William ont été réduits mais je comprends qu'ils affectent aussi quelques autres taux.

Q. Qu'il est inutile d'examiner, mais j'ai seulement demandé une explication de la manière que cette réduction vous a affectés davantage que la *Canadian Express Company?*—R. Nous sommes représentés dans l'ouest et par conséquent nous supportons une très grande partie de la réduction, ce qui a affecté notre commerce d'une manière très considérable.

M. SINCLAIR: Voulez-vous avoir la bonté de nous dire, M. Chrysler, quel est maintenant le but de cet interrogatoire?

M. CHRYSLER: Il a un but très limité. Nous voulons faire voir au comité la raison pour laquelle il y a une augmentation dans le pourcentage payé pour des privilèges de messageries dans l'année 1915 sur 1914.

[W. H. Plant.]

Le TÉMOIN: Et en 1914 sur 1913.

M. CHRYSLER: C'est tout.

M. SINCLAIR: Je n'ai pas remarqué qu'on avait proféré des plaintes au cours de l'interrogatoire au point où il en est rendu maintenant, à propos de l'augmentation des taux de messageries. Si on en a proféré, je ne me rappelle pas. Quelques-uns des témoins nous ont dit que les taux de messageries étaient élevés et que les facilités de messagerie étaient inférieures, mais je ne m rappelle pas que la question des taux exorbitants ait été discutée.

M. CHRYSLER, C.R.: Excepté dans le témoignage de M. Payne. Il n'a pas prononcé une déclaration directe, il a été surpris seulement de l'augmentation et il a dit qu'il la trouvait inexplicable. Il a dit que les chiffres montrant la proportion entre les dépenses d'exploitation nettes et les recettes brutes révélaient une augmentation qui lui était inexplicable. Si vous ne désirez pas avoir une explication, nous nous contenterons facilement de cela, c'était un fait que nous avons pensé que cela créerait une impression sur le comité, et nous ne voulons pas y consacrer une minute si vous ne le désirez pas.

Le PRÉSIDENT: Le but de l'enquête a été d'établir aussi loin que possible le motif de la hausse dans les prix du poisson au Canada, et incidemment nous avons entendu les témoignages de certaines gens concernant les taux de messageries et le commerce des compagnies de messageries. Quelques déclarations faites par M. Payne ont en apparence animé les compagnies de messageries du désir d'envoyer de leurs représentants ici, pour nous donner d'autres renseignements. Nous voulons continuer l'enquête, et nous voulons obtenir aussi brièvement que possible le point de vue des compagnies de messageries à ce sujet. Nous n'examinons pas toute la question des taux de messageries, c'est un sujet que nous ne recherchons pas.

M. KYTE: Confinez votre témoignage à répondre à ce que M. Payne a déclaré si vous pensez que ses chiffres ont créé une mauvaise impression.

M. CHRYSLER, C.R.: La seule chose c'est que M. Payne n'a rien dit d'une manière précise, mais l'impression qu'on tire de son témoignage c'est que la compagnie devrait expliquer la raison pour laquelle il y a une augmentation si considérable dans le pourcentage payé pour des privilèges de messageries en comparaison avec les recettes brutes de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous avez expliqué cela dans le mémoire qui doit être produit au dossier. Est-il nécessaire d'aller plus loin, ou reste-t-il quelque aspect de la question qui n'a pas été déjà couvert. Vous avez déposé les listes A, B, C et D?

Par le Président:

Q. Combien avez-vous là de listes—R. Cela dépend jusqu'où vous voulez aller. Si vous voulez nous défendre de l'attaque, j'ai un état de la propriété montrant chaque sou du capital, entièrement payé.

Par M. Sinclair:

Q. Quel est le capital?—R. $2,000,000, entièrement payé.

Q. A qui les actions appartiennent-elles?—R. Elles appartiennent au chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Si M. Chrysler a fini ses remarques, y a-t-il quelque membre du comité qui désire demander quelques questions au témoin?

M. CHRYSLER, C.R.: Le seul point est que tous les chiffres sont ici et ils indiquent exactement ce que la compagnie a fait, l'augmentation et les pourcentages.

M. MCCURDY: Ils parlent par eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT: M. Payne, voulez-vous poser quelques questions au témoin?

M. PAYNE: Certainement, monsieur le président.

[W. H. Plant.]

Par M. Payne:

Q. M. Plant, une des raisons pour laquelle vòus, qui exercez le commerce des messageries, comparaissez devant ce comité—j'en juge d'après un témoignage rendu hier soir par M. Chrysler et par M. Williamson, c'est que les chiffres que j'ai présentés à ce comité relativement aux profits sur le commerce de messageries au Canada avaient été exagérés, et qu'en adoptant quelque autre plan de calcul, ces profits seraient réduits?—R. Vous m'avez posé cette question. Je dis que cela n'a aucun rapport avec notre comparution devant ce comité. Nous comparaissons seulement pour faire voir à ce comité et à vous que vos insinuations à l'effet que nous avons augmenté les paiements aux chemins de fer dans le but d'éliminer les profits sont absolument erronées, et que vous le saviez. J'ai votre lettre pour le montrer et vous l'imprimez aussi dans votre rapport de 1914. L'autre raison pour laquelle nous comparaissons ici est pour démontrer que nous avons indiqué dans votre chambre, alors que M. Stout, M. Pullen, M. Williamson et vous-même étiez présents les détails de notre capital, et vous avez reconnu que votre critique était fausse et que vous n'aviez pas eu l'intention de donner à la presse les impressions que vous lui avez données. Néanmoins, vous comparaissez devant ce comité, et vous les donnez ici avec plus de méchanceté que jamais. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici pour montrer que vos chiffres sont inexacts. Et nous voulons que le comité vous demande de rétracter, avec autant de bonne grâce que vous l'avez fait pour la *Canadian Express Company* hier soir, votre fausse déclaration concernant la *Dominion Express Company.*

Q. Si vous venez ici avec cette idée, vous allez éprouver une grande surprise.

Le PRÉSIDENT: Veuillez ne pas vous livrer à une querelle de mots ici. Le temps du comité est précieux.

M. PAYNE: Je veux nier de la manière la plus solennelle que j'aie fait de telles déclarations devant ce comité.

M. PLANT: Pouvons-nous accepter ceci comme étant une rétractation de ce que nous pensons avoir été dit, que vous n'avez absolument pas fait une telle déclaration, et que vous n'avez rien voulu dire de ce genre?

M. PAYNE: Je reste avec ce que j'en ai dit.

Par M. Payne:

Q. Je vous demanderais d'examiner l'année 1913 et de me dire à combien j'ai inscrit vos recettes nettes d'exploitation?

Le PRÉSIDENT: A quelle page du dossier faites-vous allusion?

M. PAYNE: A la page 169.

Le TÉMOIN: Vous me demandez à combien vous avez inscrit nos recettes nettes d'exploitation? A $786,000.

Par M. Payne:

Q. Identifiez et dites au comité quel rapport je vous remets maintenant (remettant un livre au témoin)?—R. Le rapport pour 1913.

Q. Est-ce votre rapport, celui qui a été assermenté par vous?—R. C'est mon rapport.

Q. Tournez à la page 31 et dites-moi quels ont été vos profits définitifs pour cette année?—R. Que voulez-vous dire par profits définitifs? Vous parliez des recettes nettes d'exploitation, et maintenant vous parlez de profits définitifs.

Q. Quel a été le total de vos profits vrais?—R. Nos recettes totales vraies provenant de toutes sources, des revenus au Canada, des opérations à l'étranger, ce qui veut dire outre-mer; les autres recettes, voulant dire les dividendes sur les valeurs possédées par nous, une dette consolidée que nous possédons, les soldes en banques, et le loyer des édifices se sont élevées à $914,478.02.

Q. Alors, il n'est pas possible que j'aie exagéré vos profits, n'est-ce pas?—R. Nous ne disons pas que vous avez exagéré nos profits. Nous avons dit que vous indiquez ici un revenu d'exploitation, ce qui veut dire des recettes d'exploitation au Canada seule-

[W. H. Plant.]

ment, dans lesquelles vous n'avez pas renfermé des taxes payées contre ces recettes au Canada. A cet effet elles sont fausses. D'une autre manière elles ne le sont pas.

Q. Est-ce que vos taxes sont déduites de vos recettes d'exploitation là?—R. Les taxes sont déduites avant d'y arriver, comme vous le verrez en lisant le rapport.

M. PAYNE: Je le connais très bien. Je pense que nous pouvons considérer cette question comme épuisée, monsieur le président.

Le TÉMOIN: Dites ce que vous voulez dire.

M. PAYNE: Je veux dire quant à la prétention que j'ai en aucune manière exagéré les profits du commerce de messageries au Canada. Tel que démontré par l'expérience de la *Dominion Express Company* en 1913, je ne l'ai certainement pas fait en tant qu'il s'agit de cette compagnie.

Le TÉMOIN: Je réponds, M. le président me demande de déclarer . . .

M. CHRYSLER, C.R.: M. le président, je ne pense pas qu'il y a eu jusqu'ici dans tout ce témoignage aucune discussion relativement aux profits de la *Dominion Express Company*. Cela a été entièrement une discussion de l'augmentation supposée dans la proportion de l'argent payé pour des privilèges de messageries par les compagnies aux chemins de fer.

M. PAYNE: J'y arriverai, M. Chrysler. Mais hier soir, on a interrogé longuement M. Williamson et on lui a fait remarquer que si le compte des revenus de la *Canadian Express Company* avait été porté à la conclusion finale, les profits n'auraient pas été indiqués dans mon état. J'ai demandé à M. Plant d'identifier son rapport au ministère, et en tant qu'il s'agit de l'année 1913 il ne l'a certainement pas dit.

Le TÉMOIN: Je dirai certainement que l'impression créée ici est absolument erronée. Vous me demandez de déclarer les profits définitifs provenant de toutes sources, et je le fais, tel qu'indiqué dans mon rapport. J'ai aussi déclaré que ces profits proviennent du commerce d'outre-mer que vous n'incluez pas du tout dans votre état et d'autres recettes que j'ai mentionnées, et qui ne sont pas employées exclusivement dans le commerce de messagerie. Il y a une très grande différence. Votre déclaration est représentée vouloir dire les profits provenant des opérations au Canada, et dans la mesure que vous avez éliminé les taxes au Canada il est erroné, à part cela il est exact.

Le PRÉSIDENT: Passez à la prochaine question.

Q. Venons-en maintenant à cette question soulevée par M. Chrysler et c'était réellement l'essence de ma déclaration devant ce comité. Voulez-vous dire au comité ce qu'est l'effet sur vos recettes nettes d'exploitation d'une échelle grandissante de dépenses d'exploitation et une échelle grandissante de privilège de messageries?—R. Le mot échelle est susceptible d'être mal interprété. Si vous voulez dire que le montant payé aux chemins de fer a augmenté à cause de l'augmentation du tonnage, que le fait de l'augmentation du tonnage a augmenté nos dépenses d'exploitation, et qu'à cause de la réduction des taux nous avons perdu des recettes, ces conditions font absolument une perte nette des recettes.

Q. Tout à fait exact, alors si j'ai déclaré au comité que comme résultat des privilèges de messagerie grandissants vos profits nets ont été éliminés dans une grande mesure je ne faisais que dire ce que vous venez de nous dire.—R. Vous avez déclaré que vous n'aviez pas d'idée—quelqu'un vous a demandé si les chiffres n'étaient pas *bona fide* et vous avez répondu:

M. COPP: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de revenir sur ce qui a déjà été publié. Ce témoin dit quelque chose que nous savons déjà, quelque chose que M. Payne a déclaré et qui est déjà inscrit dans notre procès-verbal. Si nous ne pouvons pas obtenir des réponses plus concises de ce témoin, je ne passerai pas mon après-midi ici, je vais m'occuper de quelqu'autre travail.

Le PRÉSIDENT (au témoin): Veuillez répondre de la manière la plus concise et la plus directe possible.

M. COPP: Le témoin ne répond pas du tout à la question. Il continue à dire ce que M. Payne a dit et cela est déjà inscrit au dossier.

[W. H. Plant.]

ANNEXE No 3

Le Témoin: Par le dossier on peut voir que M Payne a dit qu'il l'ignorait. Si vous consultez le rapport de M. Payne pour 1914, il fait allusion à l'augmentation du poids dans cette année contre 1913. Il fait aussi allusion à la réduction des taux. J'ai ici sa lettre me donnant à entendre dans un style comme il l'a fait devant le comité, que c'en était épouvantable. Je lui ai écrit lui donnant l'explication et cependant il dit qu'il va essayer d'obtenir les renseignements au cours des prochaines années. Il a demandé les prix et le poids pendant l'année 1915 et nous les lui avons donnés. Il dit qu'il n'avait aucune raison pour ce faire. Je dis qu'il en avait une.

M. Copp: Si vous êtes pour discuter le point après que toutes les dépositions ont été consignées, je ne m'y opposerai pas, ni M. Chrysler. Je m'oppose à ce que vous discutiez ce point maintenant.

M. Payne: Je veux seulement demander à M. Plant une seule question. Je veux mettre fin à un débat d'une nature personnelle entre M. Plant et moi-même. On a beaucoup trop parlé de M. Payne à ce sujet.

Le Témoin: Je ne veux pas me livrer à des personnalités, mais simplement je veux éclaircir la question en tant que vous et moi sommes intéressés. Je désire faire consigner mon témoignage à cause de l'attitude assumée par M. Payne, et qui nous fait tort.

M. Payne: Je vais poser seulement une question de plus à M. Plant. Puis je demanderai le privilège de déposer un état écrit, ce qui va éviter un grand nombre de questions et mettra une fin à beaucoup de discussions.

Le Président: Quelles est la question?

Par M. Payne:

Q. Vous avez dit, M. Plant, que votre compagnie a un capital de $2,000,000 et qu'il est entièrement acquitté. Voulez-vous avoir la bonté de dire au comité et de me dire, car j'accueillerais avec grand plaisir ce renseignement, ce que vous avez fait des $2,000,000?—R. Si vous tournez à la page 29 de votre rapport annuel, vous verrez une liste condensée de propriétés s'élevant à $2,000,000.

Par le Président:

Q. Quel est ce rapport?—R. On nous a demandé l'usage que nous avons fait du capital de $2,000,000...

M. McCurdy: $2,000,000 en espèces.

Le Témoin: Un instant, s'il vous plaît, je réponds à une question. Le puis-je?

M. McCurdy: J'ai compris que la question de M. Payne était: "Qu'avez-vous fait des espèces que vous avez reçues".

Le Témoin: Avec le capital que nous avons payé, comme vous le verrez à la page 29 du rapport, $2,000,000.

M. Sinclair: Donnez-nous les détails.

Le Témoin: Les voici (il lit):

Immeubles, édifices et tableaux	$2,003,968 47
Automobiles	21,772 43
Coffre-forts de wagons (fixes)	22,895 21
Voitures doubles	27,372 23
Camions à quatre roues	66,261 18
Chevaux	123,956 75
Coffre-forts de messagers	13,623 89
Mobilier et accessoires de bureaux	61,786 62
Coffre-forts de bureaux	82,583 25
Voitures simples	117,252 14
Traîneaux	47,135 00
Equipement d'écuries, y compris les harnais	20,315 31
Tout autre équipement	101,275 57
Total	$2,710,190 00

[W. H. Plant.]

Vous m'avez demandé à quel usage les $2,000,000 avaient été employées. Voici la réponse. Il y a à la page 61 du rapport un état détaillé suivant les classes de l'équipement. Cet état correspond à ce rapport condensé.

Par M. Payne:

Q. Quel est le rapport que je vous remets maintenant? Est-ce votre rapport assermenté pour l'année 1914?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous répondu là relativement à l'émission du capital quand on vous a posé la question: "Emis pour propriété et équipement réels." Quels sont les mots que vous avez employés?—R. J'ai écrit "Aucun." Comme je vous l'ai dit, le capital-actions a été émis contre espèces, et nous avons dépensé les espèces pour la propriété.

Q. Lorsqu'on vous a demandé de donner un rapport attesté par serment à ce ministère, vous ne devez pas m'accuser de vous induire en erreur si je constate que vous faites rapport que vous n'avez pas émis de capital pour la propriété et l'équipement réels. Avez-vous acheté quelque équipement supplémentaire avec vos $2,000,000?—R. Absolument, oui.

Q. Pourquoi ne l'avez-vous pas signalé ainsi?—R. Il est signalé comme ayant été payé en espèces. Je dis que nous avons dépensé les espèces pour la propriété.

M. PAYNE: Je n'ai rien de plus à demander, M. Plant. Je désire qu'on me permette de déposer un état, et cela ne prendra qu'une minute ou deux.

Par M. McCurdy:

Q. Je veux vous féliciter de la masse de statistiques détaillées que vous avez fait connaître au comité et qui renferment un grand nombre de renseignements. J'aimerais à vider quelques-unes des questions qui ont déjà été posées. Quelle était la date à laquelle votre compagnie a été organisée lorsqu'elle a commencé ses opérations?—R. Vous trouverez cette réponse dans le jugement du juge Mabee.

M. CHRYSLER, C.R.: Répondez à la question.

Le TÉMOIN: En 1882.

Par M. McCurdy:

Q. Quel était alors le montant du capital acquitté?—R. $100,000 étaient payées au début de la compagnie.

Q. En espèces?—R. En espèces, 10 pour 100 sur un capital qui était alors de $1,000,000.

Q. Avez-vous payé à une date subséquente des sommes supplémentaires au trésor en espèces?—R. Nous avons entièrement payé depuis, tout le capital de $2,000,000. Il a été absolument payé au trésorier de cette manière: Il provenait naturellement des recettes, mais lorsque nous avons eu besoin d'équipement, au lieu de déclarer des dividendes, nous l'avons acheté.

Q. Dites-vous que le chemin de fer Pacifique-Canadien détient entièrement le capital-actions de cette compagnie?—R. Oui.

Q. Dois-je comprendre de votre réponse que le montant total en espèces fourni par le Pacifique-Canadien et payé pour du capital était $100,000?—R. En premier lieu, au début de la compagnie, oui.

M. CHRYSLER, C.R.: La compagnie n'appartenait pas d'abord au Pacifique-Canadien. C'était une compagnie indépendante, comme la *Canadian Express*, et ces $100,000 ont été acquittées avant que le Pacifique-Canadien ne l'achète.

Le TÉMOIN: Ce que vous venez de dire n'est pas exact, je vous demande pardon.

M. MCCURDY: Je pense qu'il vaudrait mieux découvrir qui est qualifié pour parler en faveur de la compagnie.

Le TÉMOIN: Je suis le témoin et j'ai les procès-verbaux avec moi.

[W. H. Plant.]

Par M. McCurdy:

Q. Est-ce que le Pacifique-Canadien était l'acheteur originaire du capital-actions de la compagnie?—R. Il n'a pas été le détenteur originaire. Le chemin de fer Pacifique-Canadien a acheté la compagnie.

Q. De qui?—R. Je ne connais pas les noms des personnes, c'était en 1882, mais un petit montant a été payé pour cet achat à même le montant réel versé dans le valeurs de la compagnie de messagerie par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Q. J'aimerais à avoir une réponse directe à cette question.—R. Je veux donner une réponse directe.

Q. Si vous voulez simplement répondre aux questions posées et n'y rien ajouter cela vaudra beaucoup mieux.

Le PRÉSIDENT: Si nous voulons en finir avec cette enquête il faut que nous l'abrégions. (Au témoin): Si vous continuez à ajouter des déclarations à vos réponses vous allez prolonger les procédures au lieu de les expédier.

Le TÉMOIN: Mon désir est de vous donner une réponse complète. Si vous voulez poser votre question j'essaierai de le faire.

Par M. McCurdy:

Q. Je vais vous poser la question encore une fois. Quels étaient les propriétaires originaires de ce qui est connu sous le nom de la *Dominion Express Company?*—R. Je ne puis pas le dire, parce que j'ai seulement les détails d'un paiement effectué pour elle. $5,800 ont été payées dans l'achat de l'ancienne compagnie. J'ignore à qui elles ont été payées, mais c'est là la somme payée pour l'ancienne compagnie à même les $100,000 que le P.-C. a contribuées comme capital, ce qui représente 10 pour 100 des $100,000. Est-ce une réponse directe?

Q. Dois-je comprendre que ces $5,800 forment le montant que le Pacifique-Canadien a payé pour acquérir le capital?

M. CHRYSLER, C.R.: La charte, je pense.

R. La charte. Il n'y avait pas de capital lorsque le Pacifique-Canadien a versé ses $100,000.

Q. Qu'est-ce que ces $100,000 sont devenues?—R. Elles ont été toutes entièrement payées pour l'équipement ou pour les dépenses courantes de la compagnie. C'était du capital réellement souscrit.

Q. Dois-je comprendre que vous avez dit que le P.-C. a versé dans le trésor de la compagnie de messagerie rien que $100,000?—R. Absolument, en espèces.

Q. Vous et votre avocat avez déclaré que cette compagnie de messagerie a été acquise des propriétaires précédents?—R. Oui.

Q. Comment la compagnie de chemin de fer peut-elle verser des espèces dans le trésor de la compagnie de messagerie et acheter en même temps le capital des propriétaires précédents?—R. Si vous voulez acheter quelque objet, il vous faut de l'argent pour l'acheter.

Q. Certainement, personne ne va s'opposer à cette assertion.—R. Par conséquent, $100,000 ont été payées en espèces pour acheter l'ancienne compagnie, pour laquelle $5,800 ont été payées. Le reste a été laissé dans le trésor de la *Dominion Express Company* afin d'acheter le matériel et afin de solder tous les frais, soit les dépenses courantes, ou toute autre dépense.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous verrez aussi qu'elle couvrait la charte et ce que ces termes de la charte étaient. Il n'y a pas de doute que la charte renfermait une clause, comme la plupart des chartes de ce temps-là, et peut-être encore aujourd'hui, à l'effet qu'avant de commencer les opérations la compagnie devait payer jusqu'à 10 pour 100, et je pense que d'après ce que le témoin dit on a payé les frais de la charte de $5,000 et quelque à même les $100,000.

[W. H. Plant.]

Par M. McCurdy:

Q. Elles sont allées dans le trésor de la compagnie de messagerie?—R. Oui, cela va vous répondre, le livre de caisse.

Q. De sorte que ces $100,000 payées dans le trésor de la compagnie de messagerie n'ont pas apporté dans le trésor du P.-C. de capital-actions de la compagnie de messageries? De qui le P.-C. l'a-t-il acheté?

M. CHRYSLER, C.R.: Le témoin dit qu'il l'ignore mais je me rappelle que c'était sir George Kirkpatrick et autres qui le possédaient en ce temps-là.

Par M. McCurdy:

Q. Combien a été payé à sir George Kirkpatrick et à ses associés?—R. $5,000.

Q. C'est ce que je comprends d'après la réponse que j'ai eue avant.—R. Je vais qualifier ce montant par un paiement de plus; on a payé à sir George Kirkpatrick pour le temps et les déboursés dans l'organisation de la compagnie, $1,750, et on a payé $5,800 pour l'autre.

Q. De sorte qu'il restait à la compagnie de messagerie environ $94,000 pour transiger ses affaires?—R. Oui.

Q. Est-ce que la compagnie de messagerie a reçu en aucun temps d'autres paiements en espèces du P.-C. sur la balance non payée du capital autorisé?—R. Non, ils provenaient des recettes. La compagnie de messagerie les a retenus et les a employés comme capital.

Q. Vous faites voir dans l'état donné au comité aujourd'hui, ou plutôt dans le témoignage de M. Payne, à la pièce B, que les profits totaux pour l'année 1913 ont été de $637,221, cet état ne remonte qu'à 1911. Pouvez-vous nous dire quels sont les profits nets totaux de la compagnie de messagerie à date?—R. Je ne puis pas vous le dire de mémoire, parce que j'ai apporté les chiffres de 1911 à 1915. Je puis vous dire quels ont été les profits accumulés d'autres sources que le transport à partir de 1882 jusqu'à aujourd'hui; ils s'élèvent à $1,600,000 et quelque, mais je puis vous donner les autres chiffres si vous le désirez, dans un instant.

Q. Pouvez-vous nous dire quels dividendes votre compagnie a payées en espèces, les dividendes en espèces ont été payés par la *Dominion Express Company* depuis son organisation?—R. De 1882 à aujourd'hui, $3,357,500.

Q. Payées en dividendes?—R. Payées en dividendes.

Q. Et la valeur de vos propriétés en main actuellement libres de toutes charges est de...?—R. Libres de toutes charges. Il a une hypothèque sur deux emplacements que nous n'avons pas pu obtenir libres de toutes charges, $40,000 sur notre édifice de Montréal, et $19,000 je pense, sur les écuries de Vancouver. Cela est indiqué dans le rapport annuel, je vous donnerai les chiffres.

Q. C'est là votre passif, quelle est la valeur nette de vos propriétés aujourd'hui?—R. Le passif est de $59,000, $40,000 et $19,000.

Q. Ce sont là les chiffres de votre passif en hypothèques?—R. Et c'est sur deux édifices, l'hypothèque de Vancouver est retranchée car elle est payable les 1er décembre 1915, 1916 et 1917. Les $40,500 sur l'emplacement de l'édifice de Montréal sont payables à la mort du créancier hypothécaire. C'est indiqué ici à la page 41.

Q. Je vous ai seulement demandé la valeur actuelle de vos propriétés telle que signalée dans votre rapport annuel?—R. La valeur actuelle ou le coût actuel si vous le préférez est établi dans notre rapport annuel à la page 29 comme étant de $2,710,-190.05.

Par M. Copp:

Q. Et votre passif doit être déduit de ce montant?—R. C'est cela; ce chiffre ne représente naturellement pas la valeur, c'est le coût.

[W. H. Plant.]

Par M. McCurdy:

Q. Et ces propriétés sont-elles portées sur vos livres à leur valeur?—R. Au coût avec la dégradation portée en compte, c'est-à-dire une réserve pour la dégradation.

Q. Calculez-vous que ce que vous demandez pour la dégradation vous en avez indemnisé?—R. Absolument, sur une base scientifique.

Q. Est-ce que cela couvre plus que la dégradation?—R. Non.

Q. Et la valeur actuelle de vos propriétés est de $2,710,190 moins les hypothèques de $59,000?—R. Cela est exact.

Q. De sorte que vous avez M. Plant, sur un capital originaire de $100,000 payé, soit payé en dividendes ou gardé comme profits accumulés une valeur totale de $6,108,690?—R. Naturellement non—je ne sais pas où vous prenez ces chiffres.

M. KYTE: M. McCurdy a dit les propriétés et les dividendes.

Par M. McCurdy:

Q. Ma question était celle-ci: Est-ce que votre compagnie a payé jusqu'ici soit en dividendes, en espèces, s'élevant à $3,457,000 ou en propriétés accumulées valant $2,710,000, moins les hypothèques formant en tout un montant total de $6,108,000?—R. Vous ajoutez notre propriété totale aux dividendes payés.

Q. Les dividendes payés et le coût actuel de vos propriétés additionnés ensemble produisent un total de $6,108,000?—R. Sans doute, mais je ne vois pas où vous voulez en venir.

Q. De sorte que depuis que la compagnie a commencé à exercer son commerce en 1882 avec un capital souscrit de $100,000, vous avez réalisé un profit de $6,008,690?—R. Non, monsieur, notre capital augmentera si on le remet dans le commerce. De sorte que nous avons aujourd'hui un capital souscrit de $2,000,000.

Par M. Kyte:

Q. Cette somme a été prise sur les recettes?—R. C'est vrai, mais si vous considérez ce que nous avons en mains aujourd'hui, le capital payé de $2,000,000, que l'on a pris 34 ans pour achever, et si vous établissez aujourd'hui l'échelle de vos taux vous devez le faire en vous basant sur ce capital-actions.

Q. Mais j'ai cru comprendre que vous avez dit que le montant total de fonds mis dans votre trésor par le Pacifique-Canadien a été de $1,000,000?—R. Oui.

Q. Et depuis que vous avez commencé vos affaires, vous avez payé en dividendes $3,457,500, et vous possédez aujourd'hui des propriétés dont la valeur basée sur le prix coûtant après avoir déduit les sommes dues sur hypothèques s'élevant à $59,000, se chiffre à une somme de $2,651,190?—R. Oui.

Q. De sorte que la somme des profits que vous avez réalisés sur votre mise de fonds originale de $100,000 a été, au cours de cette période, de $6,008,690?—R. Réalisés sur la mise de fonds originale.

Q. C'est bien cela?—R. Et le capital a été augmenté d'année en année à mesure que l'on faisait l'acquisition de propriétés. Ne vous éloignez pas de cette constatation.

Q. Je ne parle que de la mise originale de fonds. Vous avez marqué la somme investie en argent, et vous avez fixé cette somme à $100,000 et de cette somme vous avez reçu en dividendes $3,457,000; vous avez aujourd'hui des propriétés que vous avez obtenues au prix coûtant pour, sans y comprendre les hypothèques, une valeur de $2,651,190 de sorte que les profits totaux que vous avez réalisés de cette mise de fonds originale de $100,000 sont de $6,008,690?—R. Il ne faut pas que vous oubliez que nous avons une certaine somme d'argent pour exploitation.

Q. D'où viennent ces sommes d'argent pour exploitation?—R. Les recettes nous viennent jour après jour, nous payons les compagnies de chemins de fer à la fin de chaque mois après nous être rendu compte de ce que nous gagnons. Si vous désirez parcourir notre feuille de balance, vous trouverez que nous devons une très jolie

somme aux compagnies de chemins de fer. La somme que nous investissons nous ne voulons pas qu'elle reste dans les banques. Nous retirons d'honnêtes bénéfices de cet argent. Nous pouvons également placer cet argent sur les propriétés de même que sur le roulant. Mais cela constitue des soldes en argent actifs.

Q. Il est bien certain que rien ne peut entrer dans vos coffres sans que le versement se fasse en argent ou provienne de recettes?—R. Il existe quantité d'argent actif ou d'argent courant qui ne nous appartient pas du tout et qui entre dans la circulation suivant toute apparence, mais, pour cet argent comme pour l'autre, nous en retirons quelque bénéfice.

Q. Je prétends que sur la somme originale que vous avez investie, soit sur $100,000, plus une direction intelligente des opérations, ce que vous avez sans doute fait, vous avez retiré des recettes qui forment un total de $6,008,600?—R. Oui, monsieur.

Par le Président:

Q. Vous avez dit que votre compagnie avait payé en dividendes $3,457,500. Il se trouvait toujours une certaine somme d'argent courant en mains comme résultat des opérations de messageries, et cette somme n'appartenait pas réellement à la compagnie. Désiriez-vous créer sur la Commission l'impression—et si ce n'était pas là votre intention il vaut mieux que nous le sachions—que la somme que vous avez payée en dividendes, soit $3,457,500, et la somme investie dans les immeubles, soit $2,651,190, ce qui nous amène à un total de $6,008,690, a été en partie prise à même les sommes qui n'appartenaient pas à la compagnie?—R. Pas du tout. Mais j'ai dit que les recettes venaient de cette source.

Par M. Loggie:

Q. Est-il possiblbe que ces deniers investis dans les immeubles soient tirés des sommes que vous appelez dividendes, surtout pour ces trois millions? N'est-il pas possible que $3,000,000 de ces deniers aient été investis dans les immeubles de façon que vos recettes se restreignent à trois millions au lieu de six millions?—R. Ces deniers représentent un dividende qui va au propriétaire du stock.

M. CHRYSLER, C.R.: Répondez à la question de M. Loggie.

Le TÉMOIN: Les chiffres tels que les a M. McCurdy sont exacts.

Par M. Loggie:

Q. Quelque chose qui dépasse six millions en dividendes?—R. Pas en dividendes.

M. MCCURDY: En profits.

Par M. Loggie:

Q. Cela revient au même. Si vous n'investissez pas l'argent dans l'immeuble vous vous trouvez à avoir cette somme pour créer des dividendes?—R. C'est absolument cela. Si vous ne mettez pas cette somme dans le capital vous pouvez mettre ce que vous voulez bien en dividendes. Vous avez cette somme à votre disposition pour en faire des dividendes si vous choisissez de la convertir en dividendes. Mais si vous désirez en augmenter le capital d'autant, vous ne pouvez vous en servir pour créer des dividendes tout à la fois.

Q. Mais vous avez gagné cet argent?—R. Oui.

Par M. McCurdy:

Q. Il ne peut y avoir de différence d'opinion au sujet de la conclusion des opérations. Cette compagnie, comme je comprends votre témoignage, est née en 1882 avec un capital payé de $100,000, et depuis 1882 vous avez gagné $6,008,690, ce qui constitue une moyenne de recettes sur la somme originale investie de 179 pour 100

[W. H. Plant.]

par année, n'est-ce pas?—R. Et s'est pourquoi, M. McCurdy, l'impression qui reste est fausse. Le capital investi augmente chaque année. Vous créez une fausse interprétation des faits.

M. CHRYSLER, C.R.: Cette somme ne constitue pas un gain sur la somme investie. Cela constitue presque un surplus de revenu d'ensemble en faveur des affaires de la compagnie.

M. MCCURDY: Oui, en puisant à toutes les sources.

Par M. McCurdy:

Q. Quel est l'item le plus important de votre tarif, M. Plant, l'item individuel important?—R. Vous voulez dire les propriétés?

Q. Possédez-vous quelque chose de valeur quelque part?—R. J'ai ici un état. L'édifice à bureaux de Montréal vaut $1,463,852.05.

Q. Est-ce là la valeur au prix coûtant?—R. Oui.

Par M. Loggie:

Q. Il est connu sous le nom de l'édifice de la *Dominion Express*?—R. Oui, nous l'avons payé, il nous appartient.

Par M. McCurdy:

Q. Si vos deniers n'avaient pas été investis dans les propriétés, les actions et les obligations que vous indiquez comme actif dans votre état, vous auriez cet argent en mains pour en faire l'usage que vous voudriez, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Et si vous aviez gardé tout votre capital liquide et ne l'aviez pas investi dans des édifices, actions et obligations ainsi que dans d'autres actifs, vous auriez pu, comme conséquence des opérations de votre compagnie, payer des dividendes annuels de 179 pour 100 sur votre capital original. Ou encore, si vous n'aviez pas payé de dividendes vous auriez actuellement un dividende de 6,000 pour 100 à débourser?—R. J'ai dit que cette partie des profits constitue les soldes d'argent actif qui ne nous appartiennent pas.

Q. Cet argent ne fait pas partie de ces six millions?—R. Nullement. Si l'on dispose d'un capital de deux millions . . .

Q. Vous n'avez pas cette somme de payée sur votre capital?—R. Si l'on possède une augmentation de deux millions et, en sus, assez de temps à soi. Si l'on dispose de deux millions de capital on peut acheter des propriétés.

Q. Vous pouvez certainement acheter des propriétés ou quoi que ce soit à même vos profits accumulés?—R. Vous venez de répondre vous-même à votre propre question, je crois.

Q. Il apparaît clairement par votre témoignage que la mise de fonds originale de la compagnie du Pacifique-Canadien dans votre compagnie de messageries a été de $100,000, et de cette mise de fonds vous avez tiré des profits qui dépassent six millions de dollars. Si vous n'aviez pas payé de dividendes et n'aviez rien placé sur immeubles, et si les recettes avaient persisté à être les mêmes durant les 34 années de vos opérations, vous auriez fait des profits de 179 pour 100 par année?—R. Vous dites qu'il est allégé de $100,000. Je dis que nous avons d'importantes soldes d'argent actif auquelles est dû une bonne partie de ce numéraire.

Q. Oui, mais il vient des recettes?—R. Il ne vient pas des recettes. Il se trouve, au cours des opérations, à passer par notre bureau.

Q. Tout cela est séparé des propriétés possédées par votre compagnie. Vous avez parlé de soldes en argent actif qui vous passent par les mains. Il s'agit là de choses tout à fait étrangères aux propriétés que possède la compagnie?—R. Vous prétendez que nous avons fait tout notre argent à même les $100,000 que nous avions en mains, auparavant. . . .

[W. H. Plant.]

Q. Tout d'abord votre capital était de $100,000?—R. Oui, mais nous faisons des profits sur les sommes qui passent par nos bureaux.

Q. Oui, et vous en faites sur bien d'autres choses?—R. D'où votre prétention n'est pas exacte.

Q. Vous faites le métier de courtiers en douanes et recevez des deniers qui proviennent de ventes, mandats d'argent, chèques de voyageurs et ainsi de suite. Vos recettes totales ont été de $6,008,690, et tout le capital en argent que la compagnie du Pacifique-Canadien ait jamais versé est, suivant vos déclarations, de $100.000. Vous avez dit que le premier juillet 1913, la commission des chemins de fer a ordonné une diminution des taux de votre compagnie sur le transport des colis. Pouvez-vous nous dire la nature des privilèges, pour le transport de messageries, que vous accorde le Pacifique-Canadien?—R. Oui, je le puis jusqu'à un certain point. Je n'ai pas sur moi copie du contrat. Nous payons, sur le total des tonnes de marchandises que nous transportons entre deux endroits, une fois et demie le taux imposé sur le fret de première classe. En outre nous payons le passage des messagers sur les trains. C'est là notre contrat. Il existe une garantie minima, dont il a été question sur l'état, de $225,000 par mois.

Q. A quelle date cet arrangement a-t il été passé avec la compagnie?—R. En 1907, je crois.

Q. A-t-il jamais été changé depuis cette date?—R. La base de l'arrangement a été changée seulement pour ce qui a trait à la garantie minima. Ce changement a été rendu nécessaire à la suite de l'augmentation du nombre de milles des transports de même que du volume des affaires qui exigeaient un service beaucoup plus étendu pour le transport des marchandises.

Q. Quelle est la date du dernier changement substantiel dans votre contrat avec la compagnie du Pacifique-Canadien?—R. Le premier janvier 1915. La garantie minima a été portée de $185,000 à $225,000.

Q. Mais cet arrangement ne touchait pas au revenu net?—R. Cela changeait le revenu net en 1915 à cause de l'état de guerre. Je vais vous donner ces chiffres.

Q. Vous êtes-vous rendu compte que la réduction ordonnée le premier juillet 1913 avait un effet préjudiciable sur les recettes de vos affaires?—R. Oui, monsieur, cet effet était très considérable.

Q. Quelle représentations avez-vous faites au Pacifique-Canadien afin d'obtenir une diminution des impositions qu'il faisait peser sur vous pour les privilèges de transport des messageries?—R. Nous faisons affaires à titre de compagnie tout à fait indépendante et d'après le contrat le plus scientifique que nous ayons pu imaginer. Nous n'avons fait aucune représentations dans le but d'obtenir de meilleures conditions si ce n'est pour ce qui avait trait à la compagnie de chemin de fer. On a mis à notre disposition plus de wagons à cause des exigences de l'augmentation du trafic.

Q. Je comprends donc que, à la suite de l'ordonnance de la commission des chemins de fer, ordonnance qui est entrée en vigueur le premier juillet 1913, à l'effet de diminuer les prix que vous imposiez pour le transport des colis de messageries, vous n'avez pas fait de représentations à la compagnie du Pacifique-Canadien au sujet d'une diminution encore plus grande des impositions dont elle vous grevait?—R. Non, monsieur.

Le témoin est renvoyé.

M. Payne: Maintenant, monsieur le Président, si l'on veut bien me permettre de soumettre les déclarations que j'ai à faire, je ne prendrai que quelque cinq minutes du temps de la commission, et il ne se fera pas de la sorte aucune perte de temps.

Le Président: Est-il du bon plaisir de la commission que M. Payne ait le privilège de faire cette déclaration?

Le consentement de la commission ayant été accordé, M. Payne lit ce qui suit:—

Je trouve qu'il n'est que raisonnable que l'on me fournisse l'occasion de soumettre aujourd'hui une déclaration visant le témoignage que j'ai rendu devant cette commission, et de présenter une défense des chiffres que j'ai fournis au sujet des opérations des compagnies de messageries faisant affaires au Canada. On a prétendu que je n'avais pas parlé avec exactitude des profits réels des compagnies de messageries et que j'étais, en ce faisant, l'esclave à un certain point de certains préjugés.

Comme les membres de cette commission le savent parfaitement, je ne les ai pas contraints d'accepter mon témoignage. J'ai reçu l'ordre d'avoir à comparaître. Je n'avais pas suivi les travaux de la commission, et quand on m'a appelé, j'ignorais que certains membres du personnel de compagnies de messageries avaient comparu avant moi. Je me suis rendu ici avec un cœur absolument ouvert et la suite de mon témoignage a été guidée d'un bout à l'autre par les questions qui m'ont été posées. Il n'y avait pas trace de préjugés dans mon état d'âme, et je serais indigne de l'emploi que j'occupe si je prêtais le flanc à une telle accusation.

Le témoignage que j'ai rendu devant cette commission tendait à prouver que jusqu'au 30 juin 1913, le service de messageries au Canada avait été tout particulièrement lucratif. A l'exercice de 1914, ce service devint soudain peu rémunérateur. Je ne pouvais, avec les renseignements que je possédais, expliquer cette baisse surprenante des affaires et je l'ai avoué à la Commission. On se plaint à présent chez les gens des messageries que certaines observations que j'ai faites à ce sujet avaient donné naissance à des soupçons à l'effet que les profits de ce service avaient été enterrés à la suite de la surabondance voulue des privilèges des compagnies de messageries et par les frais d'administration. Il n'est pas juste que l'on me tienne responsable des critiques échevelées que l'on fera dans la presse. Et cependant je ne puis d'aucune façon et à aucun degré me désister de l'attitude que j'ai prise devant cette commission.

Il me semble tout à fait hors de propos que, en face de la diminution des revenus, on ait dû voir à faire augmenter en 1914 les privilèges et les frais d'administration des compagnies de messageries. Afin de bien faire voir la cause fondamentale de la surprise que j'ai éprouvée en face des résultats tels que révélés en 1914 et 1915, je produis ici, sous le titre " A ", une déclaration indiquant les recettes brutes, les privilèges des messageries et les frais d'administration de la compagnie *Dominion Express,* de 1911 à 1915.

Les profits de la *Dominion Express* ont disparu presque subitement en 1914 après plusieurs années d'opérations tout à fait lucratives. Durant cette année les recettes brutes ont diminué de 2·2 pour 100 alors que les privilèges de messageries augmentaient de 5·4 pour 100 et les frais d'administration de 11·7 pour 100. Ce changement extraordinaires, dans les recettes et la conduite des affaires, me paraît inexplicable à moins que je ne prétende que la compagnie avait tout à coup perdu le sens des affaires. Pour ce qui avait trait aux recettes, on savait à quoi s'en tenir. Elles diminuaient comme conséquence de conditions qui, à cette époque, atteignaient les affaires de tout le pays; car il ne faut jamais perdre de vue que le trafic, celui des compagnies de messageries comme celui des compagnies de chemins de fer, se trouve être le miroir direct de l'état du commerce. Trafic et commerce sont réellement termes équivalents. La *Dominion Express* n'a pas proportionné ses frais d'administration de façon à rencontrer l'état de dépression du commerce. Je soumets ici une déclaration marquée " B " et qui indique, face à face, les frais d'administration de la *Dominion Express* pour les années 1913, 1914 et 1915. On remarquera que, en face de la diminution des recettes, presque chaque item des dépenses d'administration avait augmenté en 1914 si on le compare à celui de 1913. J'ai laissé à entendre au cours de mon témoignage, en parlant des frais d'administration, qu'il était possible de les tenir en mains pour une bonne proportion. Je possédais des raisons sérieuses pour faire ces affirmations, et je vais dire à la commission les raisons qui m'ont guidé.

La *Dominion Express* est la propriété exclusive du Pacifique-Canadien. Ces deux compagnies font le commerce de transport. Elles faisaient affaires toutes deux en 1913

[W. H. Plant.]

et 1914 dans des conditions absolument identiques. S'il m'était permis de donner mon opinion professionnelle, je dirais qu'il est plus facile à une compagnie de messagerie de modeler ses frais d'administration qu'il ne l'est à aucune compagnie de chemin de fer. Et cependant voyons les faits.

Le Pacifique-Canadien, en 1914, mis en face de la même dépression dans les recettes que la *Dominion Express*, a diminué ses frais d'administration de façon sérieuse. Les frais de transport de la *Dominion Express* se sont élevés de $2,793,049 en 1913 à $3,160,392 en 1914. Les frais de transport du Pacifique-Canadien ont été portés de $46,074,299 en 1913 à $42,250,286 en 1914. Cette comparaison que je vous soumets est exacte et logique. En 1915 le Pacifique-Canadien voyait diminuer ses recettes brutes de 31·8 pour 100; mais, en même temps, il diminuait ses frais d'administration de 35·7 pour cent. Le champ était libre à la *Dominion Express* de suivre une même politique de diminution de frais d'exploitation; mais, alors que ses recettes brutes tombaient de 16·7 pour cent, ses frais d'exploitation ne diminuaient que de 7·9 pour cent.

Je ferai cependant un pas de plus. Les conditions commerciales qui ont causé la baisse des recettes brutes des compagnies de messageries à la fois et de chemins de fer au Canada, ont été les mêmes aux Etats-Unis. J'ai examiné soigneusement les rapports des compagnies de messageries faisant affaires exclusivement du côté américain, et je trouve que, dans presque chaque cas, on s'est trouvé en état de diminuer les frais d'exploitation afin de rencontrer la diminution des recettes brutes. On y a fait exactement ce que les autres compagnies de transport ont fait en 1914 au Canada aussi bien qu'aux Etats-Unis. Vous pouvez donc voir la raison pour laquelle j'ai été surpris et tout perplexe en voyant la compagnie *Dominion Express* se maintenir seule dans ses états.

L'attention de la commission a été presque toute prise hier soir par M. Chrysler et M. Williamson qui se sont efforcés de prouver que mon témoignage au sujet des profits avait été injuste à l'endroit des compagnies de messageries du Canada. Cette accusation est sans aucun fondement. La *Canadian Express* peut montrer que ses profits définitifs avaient été quelque peu plus bas que le revenu d'exploitation que j'ai indiqué; mais la *Dominion Express* ne peut un seul instant alléguer que la présentation que j'ai faite des faits avait en aucune façon exagéré ses profits. Voici un exemple: j'ai dit que le revenu net d'exploitation de la *Dominion Express* avait été en 1913 de $786,000. Si j'avais suivi le plan qui, selon M. Williamson qui s'y acharnait, était juste et exact, j'aurais indiqué la somme des profits de la *Dominion Express* comme s'étant élevée cette année-là à $914,478; et cette déclaration se serait trouvée en parfait accord avec les faits. Je n'ai pas choisi la méthode qui arrivait à des erreurs dans le gonflement des profits des compagnies de messageries; au contraire, j'ai suivi la méthode simple, juste, facilement compréhensible, et j'ai mis de côté les item qui ne pouvaient que prêter à la confusion.

Si les compagnies de messageries ont quelque plainte à faire, elles doivent s'en prendre uniquement et sans conteste à leurs propres rapports attestés sous serment. Tous les chiffres que j'ai donnés prenaient leur source dans ces rapports. Quant aux déductions que la presse en a faites, je ne puis dire que je ne les ai ni inspirées ni connues.

M. Plant semble prendre pour acquit que, dans les rapports que j'ai faits, je désirais vouloir créer l'impression que le capital de $2,000,000 avait servi à acheter des immeubles et à augmenter le roulant de messageries. Je crois que ceux d'entre vous qui ont écouté quand ce dernier a répondu à ma question, ont compris qu'il voulait clairement que telle fût l'impression créée chez les membres de la commission. Je tiens à la main le rapport attesté sous serment qu'il a fait au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice de 1915 et au cours duquel il jurait que le coût total de la propriété en immeubles et en roulant, à la date du 30 juin 1915, était de $2,710,190.05, et que le montant total imputé sur le compte du capital était de $93,934.04.

[W. H. Plant.]

ANNEXE No 3

M. PLANT: Je voulais parler de la somme imputable sur le capital pour les achats d'une année seulement; la position est toute différente.

M. J. L. PAYNE: Il n'existe rien, soit au rapport ou ailleurs, qui prouve que les propriétés, pour la valeur telle qu'indiquée par M. McCurdy, et le roulant, provenaient de toute autre chose que du surplus des recettes.

La commission s'ajourne.

DOMINION EXPRESS COMPANY.

—	Recettes brutes.	Pourcentage.	Privilèges de messageries.	Pourcentage.	Frais d'exploitation.	Pourcentage.	Pourcentage des deux au total des recettes brutes.
	$		$		$		
1911	5,556,338	....	2,523,232	....	2,358,869	....	....
1912	6,084,052	+ 9·5	2,674,862	+ 6·0	2,748,276	+16·5	89·2
1913	7,419,872	+21·9	3,313,088	+24·0	3,320,784	+20·8	89·4
1914	7,256,955	− 2·2	3,491,775	+ 5·4	3,708,715	+11·7	99·2
1915	6,220,542	−16·7	3,234,716	− 7·3	3,211,901	− 7·9	103·6

DOMINION EXPRESS COMPANY—FRAIS D'EXPLOITATION.

Compte.	Montant. 1913.	Montant 1914.	Montant. 1915.
	$ c.	$ c.	$ c.
I. Entretien—			
1. Surintendance	3,613 80	3,600 00	3,600 00
2. Bâtiments, ameublement et terrains	4,661 61	3,256 69	2,208 44
3. Ameublement de bureau	10,029 25	11,815 45	8,809 65
4. Wagons—Réparations	....	....	....
5. Wagons—Remplacés	....	....	....
6. Wagons—Usure	....	....	....
7. Chevaux	670 00	6,112 60	15,541 21
8. Véhicules—Réparations	30,202 32	36,226 34	16,869 35
9. Véhicules—Remplacés	....	....	3,852 68
10. Ameublement d'étables	5,156 83	5,141 42	3,047 00
11. Equipement de transport	1,730 28	2,656 58	286 20
12. Autres déboursés	....	....	....
13. Entretien des facilités conjointes—Débit	....	....	....
14. Entretien des facilités conjointes—Crédit	....	....	....
Total des comptes nos 1 à 14	56,064 09	68,809 08	54,214 53
II. Déboursés du trafic—			
15. Surintendance	49,462 70	38,528 44	32,561 33
16. Agences extérieures	1,215 23	840 47	581 26
17. Réclame	13,102 02	11,218 19	4,673 37
18. Associations de trafic	1,782 87	5,648 78	2,816 82
19. Papeterie et impression	65,859 18	93,975 14	27,853 28
20. Autres déboursés	11 35	....	3,017 44
Total des comptes nos 15 à 20	131,433 35	150,211 02	71,503 50

[W. H. Plant.]

Dominion Express Company—Frais d'exploitation—*Suite.*

Compte.	Montant. 1913.	Montant. 1914.	Montant. 1915.
	$ c.	$ c.	$ c.
III. Frais de Transport—			
21. Surintendance	148,794 55	204,102 05	169,511 85
22. Commis de bureau	716,643 51	761,499 08	639,792 39
23. Commissions	338,575 54	359,562 05	340,881 31
24. Préposés aux wagons	290,395 82	323,099 32	289,253 73
25. Installation de bureau et frais	92,244 29	139,824 52	109,818 66
26. Loyer de bureaux locaux	420,408 37	502,359 39	499,817 47
27. Employés des étables	29,201 58	24,798 94	31,020 19
28. Fourniture des étables et déboursés	247,374 89	257,748 03	228,744 70
29. Préposés aux trains	288,060 43	327,313 29	307,562 25
30. Installation des trains et déboursés	2,971 27	2,956 48	3,409 96
31. Employés de transport	17,692 00	19,771 35	19,111 07
32. Frais de tranport	13,714 05	12,592 27	10,482 89
33. Papeterie et impressions	96,443 93	112,439 23	79,333 39
34. Pertes et dommages—Fret	93,978 29	105,803 98	55,491 55
35. Pertes et dommages—Argent	5,942 09	3,378 75	9,673 99
36. Dommages à la propriété	386 94	746 69	747 81
37. Accidents de personnes	1,624 79	3,804 25	9,702 13
38. Autres déboursés	3,354 52	5,809 49	18,780 00
39. Facilités conjointes d'exploitation. Débit	857 35	2,062 84	....
40. Facilités conjointes d'exploitation.—Crédit	15,615 06	9,279 71	....
Total des comptes Nos 21 à 40	2,793,049 15	3,160,392 29	2,823,135 34
IV. Frais généraux—			
41. Salaires et déboursés des fonctionnaires généraux:	32,380 95	36,587 27	37,667 14
42. Salaires et déboursés des commis et des aides	183,609 06	194,528 35	130,711 33
43. Installation et frais généraux de bureaux	22,229 65	7,908 93	10,703 92
44. Frais légaux	1,400 73	2,723 62	2,473 48
45. Assurance	226 52	12,223 93	7,311 46
46. Pensions	48,589 58	57,146 02	30,000 00
47. Papeterie et impression	17,141 89	5,007 75	3,679 81
48. Autres déboursés	34,658 56	13,176 87	40,500 42
49. Facilités conjointes d'aministration générale.—Dt.	....	....	....
50. Facilités conjointes d'administration générale.-Ct	....	....	....
Total des comptes nos 41 à 48	340,236 94	329,302 74	263,047 56
Total des frais d'exploitation (y compris "les comptes de facilités conjointes nos 13, 14, 39, 40, 49, et 50)	3,320,783 53	3,708,715 13	3,211,900 93

ANNEXE No 3

Dominion Express Company—État comparatif des revenus et des frais de transport pour les années 1913, 1914 et 1915.

—	1913.	1914.	1915.	1914 et 1913.	Pourcentage.	1915 et 1913.	Pourcentage.	1915 et 1914.	Pourcentage.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.		$ c.	
Revenus	7,184,899 49	7,009,899 20	6,007,923 98	175,000 29	2·435	1,176,975 51	16·381	1,001,975 22	14·294
Payé aux chemins de fer pour transport	3,313,088 06	3,491,775 45	3,234,715 54	178,687 39	5·393	78,372 52	2·365	257,059 91	7·362
	3,871,811 43	3,518,123 75	2,773,208 44	353,687 68	9·135	1,098,602 99	28,374	744,915 31	21·173
Déboursés.									
Entretien	56,064 09	68,809 08	54,214 53	12,744 99	22·733	1,849 56	3·299	14,594 55	21·210
Trafic	120,879 95	142,167 66	56,929 77	21,287 71	17,610	63,950 18	52·903	85,237 89	59·956
Transport	2,793,049 15	3,132,473 88	2,761,567 24	339,424 73	12·152	31,481 91	1·127	370,906 64	11·847
Frais généraux	228,175 27	256,846 47	228,701 30	28,671 20	12,565	526 03	0·230	28,145 17	10·958
	3,198,168 46	3,600,298 09	3,101,412 84	402,129 63	12·886	96,755 62	3·025	498,885 25	13·856
	673,642 97	82,174 34	328,204 40	755,817 31	112·199	1,001,847 37	148·721	246,030 06	299·400
Taxes	36,421 46	54,397 10	58,136 22	17,975 64	49·354	21,714 76	59·621	3,739 12	6·875
Recettes nettes de transport	637,221 51	136,571 44	386,340 62	773,792 95	121·432	1,003,562 13	160·629	249,769 18	182·885

DOMINION EXPRESS COMPANY—Etat comparatif du tonnage pour les années 1913, 1914 et 1915.

—	1913.		1914.		1915.	
	Pièces.	Poids.	Pièces.	Poids.	Pièces.	Poids.
Pacifique-Canadien..............	10,679,308	352,514,798	10,603,866	376,127,964	9,753,044	347,550,435
Autres lignes locales..............	728,577	28,400,818	1,030,044	41,115,368	1,172,245	48,895,253
	11,407,885	380,915,616	11,633,910	417,243,332	10,925,289	396,445,688
Consignations	7,977,320	....	7,698,960	....	6,946,381	

*Y compris les expéditions spéciales.

—	1914.			1915.		
	Wagons.	Pièces.	Poids.	Wagons.	Pièces.	Poids.
Expéditions spéciales, Pacifique-Canadien..	239	14,380	3,506,432	811	32,203	12,368,669
Deux trains de munitions....................	....	....	....	....	....	274,000
Poids moyen par colis, 33·39..............	35·86			36·27		
" " des consignations, 47·75.......	54·19			57·17		

—	Pièces.	Consignations.	Poids.
Exercice expirant le 30 juin 1913	11,407,885	7,977,320	380,915,616
" " 30 juin 1914	11,648,270	7,699,199	420,749,764
	240,385	278,121	39,834,148
	2·06%	3·61%	9·47%
Exercice expirant le 30 juin 1913	11,407,885	7,977,320	380,915,616
" " 30 juin 1915	10,957,492	6,947,192	409,088,357
	450,393	1,030,128	28,172,741
	3·95%	12·91%	6·88%
Exercice expirant le 30 juin 1914	11,648,270	7,699,198	420,749,764
" " 30 juin 1915	10,957,492	6,947,192	409,088,357
	690,778	752,007	11,661,407
	6·30%	10·82%	2·84%

Montants payés au chemin de fer Intercolonial pour privilèges de messageries par les compagnies Dominion et Canadian Express comme il appert par leurs rapports pour les exercices 1913-1914-1915.

	Dominion Express.	Canadian Express.	Total.
1913..	$ 57,560	$226,302	$283,972
1914..	153,047	173,369	326,416
1915..	153,924	159,992	313,916

CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN.

LISTE DES STATIONS ORDINAIRES DE CONGÉLATION.

(Lignes de Westfort, Ont., et à l'est de cette ville.)

Division du lac Supérieur—
Capreol, Ont.
Hornepayne, Ont.

Division de l'Ontario—
Brockville, Ont.
Ottawa, Ont.
Parry-Sound, Ont.
Toronto, Ont.
Trenton, Ont.

Division de Québec—
Joliette, Qué.
Montréal, Qué.
Québec, Qué.

Division du lac St-Jean—
Chambord, Qué.

(Lignes de Port-Arthur, Ont., et à l'ouest de cette ville.)

Division Centrale—
Brandon, Man.
Port-Arthur, Ont.
Rainy-River, Ont.
Winnipeg, Man.

Division de l'Ouest—
Calgary, Alta.
Dauphin, Man.
Edmonton, Alta.
Hana, Alta.
Humboldt, Sask.
Kamsack, Sask.
North-Battleford, Sask.
Prince-Albert, Sask.
Régina, Sask.
Saskatoon, Sask.

Division du Pacifique—
Kamloops,-Jct., C.-B.
Lucerne, C.-B.
Port-Mann, C.-B.
Vancouver, C.-B.

EMBRANCHEMENTS ET STATIONS D'URGENCE DE CONGÉLATION.

(Lignes de Westfort, Ont., et à l'est de cette ville.)

Division de l'Ontario—
Napanee, Ont.
Sudbury, Ont.
Tweed, Ont.
Westport, Ont.
Yarker, Ont.

Division du lac St-Jean—
Chicoutimi, Qué.

(Lignes de Port-Arthur, Ont., et à l'ouest de cette ville.)

Division Centrale—
Atikokan, Ont.
Belmont, Man.
Fort-Frances, Man.
Hartley, Man.
Kipling, Sask.
Neepawa, Man.
Portage-la-Prairie, Man.
Radville, Sask.
Virden, Man.

Division de l'Ouest—
Big-Valley, Alta.
Hudson-Bay-Jct., Alta.
Kindersley, Sask.
Swan-River, Man.
Vegreville, Alta.
Vermillon, Alta.

Division du Pacifique—
Blue-River, C.-B.
Boston-Bar, C.-B.
Tollerton, Alta.

LISTE DES STATIONS D'INSPECTION.

Toutes les stations de recongélation et toute station où arrive une expédition congelée ou ventilée venant d'une ligne étrangère ou dirigée sur une telle ligne; il en est de même pour les endroits suivants:—

(Lignes de Westfort, Ont., et à l'est de cette ville.)

Division du lac Supérieur—
Foleyet, Ont.
Jellicoe, Ont.

Division de l'Ontario—
Brent, Ont.
Rideau-Yard, Ont.

Division de Québec—
Rivière-à-Pierre, Qué.

(Lignes de Port-Arthur, Ont., et à l'ouest de cette ville.)

Division Centrale—
Carberry, Man.
Emerson, Man.
Emerson-Jct., Man.
Gladstone, Man.
Holmfield, Man.
Methven-Jct., Man.
Midale, Man.
Minto, Man.
Paddington, Man.
Petrel, Man.
Westfort, Ont.
Winnipeg, Man.

Division de l'Ouest—
Camrose, Alta.
Canora, Sask.
Conquest, Sask.
Lochearn, Alta.
Morinville, Alta.
Nutana, Sask.

Division du Pacifique—
Chilliwack, C.-B.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT DU CANADA.

Les stations de congélation situées sur la division de l'Intercolonial sont:

Sydney, N.-E.
Pictou, N.-E.
Pointe-du-Chêne, N.-B.
Chaudière-Jct., Qué.
Campbeliton, N.-B.
New-Glasgow, N.-E.
Truro, N.-E.
Moncton, N.-B.
Rivière-du-Loup, Qué.
Gibson, N.-B.
Mulgrave, N.-E.
Halifax, N.-E.
St-Jean, N.-B.
Montréal, Qué.
Mont-Joli, Qué.

Les stations de congélation situées sur la division du Transcontinental sont:

Parent, Qué.
Hearst, Ont.
Graham, Ont.
Transcona, Man.
Cochrane, Ont.
Grant, Ont.
Redditt, Ont.
Fort-William (Termini de Mission).

SYSTÈME DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

Les stations de congélation sur le chemin de fer du Grand-Tronc sont:

York, Ont.
Coteau-Jct., Qué.
Ottawa, Ont.
Montréal, Qué.
Island-Pond, Vt.
Portland, Me.
Elsdon, Ill.
Port-Huron-Tunnel, Mich.
Grand-Haven, Mich.

Les stations de congélation sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique sont:

Biggar.
Edmonton.
Edson.
Endako.
Jasper.
McBride.
Melville,
Pacific.
Prince-George.
Prince-Rupert.
Régina.
Rivers.
Smithers.
Wainwright.
Waterous.

Les stations de congélation sur le chemin de fer du Gouvernement du Canada sont:

Cochrane.
Graham.
Grant.
Hearst.
Redditt.
Transcona.
Westford.
Parent.

PENSIONS AUX SOLDATS

Procès-verbaux du comité spécial nommé pour étudier les taux de pensions payées aux soldats invalides, et l'institution d'un bureau des pensions

COMPRENANT

L'AUDITION DES TÉMOIGNAGES ET LA PRODUCTION DES ÉTATS S'Y RATTACHANT, 14 MARS AU 10 MAI 1916

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

[App. N° 4—1916.]

TABLE DES MATIÈRES

ORDRE DE RENVOI.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 14 mars 1916.

Ordonné,—Que les documents présentés et déposés sur la table de la Chambre, c'est-à-dire une copie de la liste actuelle des pensions accordées par l'Etat en Canada aux soldats invalides, et de toutes requêtes, lettres ou autres documents se rapportant à toute modification ou révision de cette liste soient renvoyés au comité suivant:—

Messieurs

Green,
Hazen,
Lemieux,
Macdonald,
Macdonell,
Oliver,
Scott.

Et que ce comité soit autorisé à étudier les taux des pensions ainsi autorisées et à faire rapport à ce sujet ainsi qu'à considérer l'opportunité d'établir une commission permanente des pensions, et à examiner toutes autres matières se rattachant à cette question.

Attesté.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre des Communes.

MARDI, 21 mars 1916.

Ordonné,—Que les noms de MM. Nickle et Nesbitt soient ajoutés à ceux du dit comité.

Attesté.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre des Communes.

MARDI, 21 mars 1916.

Ordonné,—Que le comité ait le pouvoir de faire rapport de temps à autre, d'envoyer quérir personnes et papiers et d'entendre des témoignages, et qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Attesté.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre des Communes.

VENDREDI, 24 mars 1916.

Ordonné,—Qu'il soit permis au comité de faire imprimer de jour en jour les témoignages entendus ainsi que les pièces produites, et que la règle 74 soit suspendue à cet égard.

Attesté.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre des Communes.

TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT.

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA,
MERCREDI, 10 mai 1916.

Le comité spécial chargé de faire une étude sur les taux des pensions à accorder aux soldats invalides des troupes expéditionnaires du Canada et sur la création d'une commission permanente des pensions, et sur toutes autres matières s'y rattachant, et de faire rapport, a considéré avec soin les questions qui lui ont été soumises, et présente ce qui suit comme son troisième rapport:—

(1) Votre comité, tenant compte du peu de temps que durera probablement la présente session du Parlement et des difficultés qui pourraient surgir et ne pourraient être résolues d'une manière satisfaisante, si trop d'ampleur était donnée à cette étude, a limité son enquête et ses recommandations aux pensions et à l'aide à accorder aux membres des troupes expéditionnaires du Canada dans la grande guerre commencée en août 1914, et au mode d'administration le plus propre à donner satisfaction.

(2) Que toutes pensions, dépenses pour appareils,—tels que membres artificiels,— et pour l'enseignement de métiers ou autres avantages accordés aux membres des troupes expéditionnaires, ou aux personnes qui en dépendent, soient défrayées par le gouvernement du Canada à même le Trésor.

(3) Que trois personnes, désignées sous le nom de Bureau des Commissaires des pensions, ci-après appelé "la commission", soient nommées pour remplir cette charge, durant bon plaisir, pour un terme de dix années, sauf révocation motivée. La dite commission sera chargée d'étudier, de fixer et d'administrer toutes les pensions militaires et navales.

(4) Que la Commission ait tous pouvoirs en ce qui concerne tout ce qui a trait aux pensions, et que ses décisions soient sans appel; pourvu cependant que toute latitude soit donnée à quiconque aura des motifs de plainte de soumettre son cas, en personne ou par son procureur, à la commission siégeant au complet dans le but d'entendre les explications de ceux qui ne seraient pas satisfaits des décisions rendues au cours ordinaire de l'administration.

(5) Que la Commission soit autorisée à nommer des commis aux écritures ou autres aides qu'ils jugeront nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions, aux salaires qui pourront être approuvés par le Gouverneur en conseil, et à faire les règlements qu'ils jugeront utiles pour faciliter leur administration et qu'ils soumettront au Gouverneur en conseil pour son approbation.

(6) Que la pension accordée à un membre des troupes expéditionnaires, ou à une personne en dépendant, ne pourra pas être aliénée, engagée, grevée, commuée ou payée par anticipation.

(7) Que toutes pensions accordées à des membres des dites troupes soient déterminées d'après l'invalidité du postulant sans tenir compte de son genre d'occupation avant son enrôlement.

(8) Que chaque cas soit sujet à révision à l'expiration d'une année à compter de l'octroi de la pension, sauf dans les cas d'invalidité reconnue permanente, auquel cas il n'y aura pas révision.

(9) Que pour encourager les invalides laborieux et possédant des aptitudes spéciales, il ne soit pas fait de déduction du chiffre de la pension qui leur est accordée sous prétexte qu'ils se livrent à quelque genre de travaux ou qu'ils se sont perfectionnés dans quelque industrie. La prospérité de l'Etat exige qu'en tant que faire se

peut, ceux qui sont capables de le faire, s'efforcent d'augmenter le chiffre de leur pension. Si le chiffre de la pension était sujet à réduction parce que celui qui le reçoit se livre à des occupations lucratives, votre comité est d'avis que ce serait le moyen d'encourager l'indifférence et l'apathie. Que la Commission devrait prendre les moyens d'enseigner un métier à ceux qui seraient désireux de profiter de cet avantage, comme aussi de fournir des membres artificiels ou autres appareils à ceux qui en auraient besoin. Ce genre de secours est du domaine de la Commission des hôpitaux militaires qui s'occupe actuellement de cette question.

(10) Que la Commission confie à une personne responsable l'administration de la pension accordée aux invalides ou aux personnes qui en dépendent, lorsque la Commission a lieu de croire que cette pension est dépensée d'une manière imprévoyante par ceux qui la reçoivent, et que les frais de cette gestion soient à la charge de la Commission.

(11) Qu'un membre des troupes expéditionnaires, à raison d'invalidité du fait de service actif ou aggravée par ce service, ait droit à une pension aux taux suivants pour invalidité absolue:—

Soldats	$ 480 00	par année.
Maréchal des logis, chef d'escouade, de batterie ou de compagnie; Maréchal des logis fourrier d'escouade, de batterie ou de compagnie; Premier sergent; Sergent d'état-major	510 00	"
Sergent major régimentaire, non à brevet; Maître canonnier, non à brevet; Maréchal des logis régimentaire	620 00	"
Sous-officier à brevet	680 00	"
Lieutenant	720 00	"
Capitaine	1,000 00	"
Major	1,260 00	"
Lieutenant-colonel	1,560 00	"
Colonel	1,890 00	"
Brigadier général	2,700 00	"

(12) Que ceux qui ont droit à une pension soient divisés en six classes, et que chaque membre de chaque classe reçoive une pension en porportion directe de son infirmité comparée à l'invalidité absolue, comme suit:—

1re classe—Invalidité absolue—100%.

Exemple—Perte des deux yeux.
Perte des deux mains, ou de tous les doigts et les pouces.
Tuberculose incurable.
Perte des deux jambes, à l'articulation du genou ou au-dessus.
Démence.
Lésions permanentes et extrêmes des valvures du cœur, avec régurgitation.

2me classe—Invalidité, 80% et au-dessous de 100%. Pension, 80% de la 1re classe.

Exemple—Perte d'une main et d'un pied.
Perte des deux pieds.
Désarticulation de la hanche.

3me classe—Invalidité, 60% et au-dessous de 80%. Pension, 60% de la 1re classe.

Exemple—Perte d'une main; perte d'une jambe, à l'articulation du genou ou au-dessus.
Perte de la langue.
Perte du nez.

4me classe—Invalidité, 40% et au-dessous de 60%. Pension, 40% de la 1re classe.

Exemple—Perte d'un œil.
Perte d'un pied.
Surdité complète.
Perte des deux pouces.

5me classe—Invalidité, 20% et au-dessous de 40%. Pension, 20% de la 1re classe.

Exemple—Perte d'un pouce.
Ankylose du coude, du genou, de l'épaule, du poignet ou de la cheville.

6me classe—Invalidité, au-dessous de 20%, une gratification n'excédant pas $100.

Exemple—Surdité totale d'une oreille.
Surdité partielle des deux oreilles.
Perte de l'index ou autre doigt.

(13) Qu'à ceux, jusqu'au grade de lieutenant, ce dernier compris, qui sont atteints d'invalidité absolue et qui, en outre, sont incapables de prendre soin d'eux-mêmes, la commission peut octroyer en sus une autre somme de $250 par année, au plus, sujette à révision annuelle.

(14) Qu'un membre invalidé de cette force expéditionnaire, de tout grade jusqu'à celui de lieutenant inclusivement, qui a droit à une pension de la première, deuxième ou troisième classe, aura droit de retirer, en sus de sa pension, $6 par mois pour chaque enfant; s'il a le grade de capitaine, $7 par mois pour chaque enfant; s'il a le grade de major, $8 par mois pour chaque enfant; s'il a le grade de lieutenant-colonel, de colonel ou de brigadier général, $10 par mois pour chaque enfant, le terme enfant comprenant un enfant du premier lit et un enfant à l'égard duquel le pensionnaire se trouve *in loco parentis.*

(15) Que, si un membre de cette force expéditionnaire a été tué, ou est mort des suites de blessures ou de maladies contractées ou aggravées alors qu'il était en service actif, la veuve, jusqu'à ce qu'elle se remarie, aura droit à l'équivalent de la pension mentionnée dans la classe 2, et aura aussi droit de retirer l'allocation recommandée pour les enfants. Si la veuve se remarie, sa pension personnelle cesse, mais elle aura droit de retirer alors une gratuité équivalente à la pension d'une année.

(16) Que, si le membre de la dite force qui a été tué ou est mort des suites des blessures reçues ou d'une maladie contractée ou aggravée alors qu'il était en service actif, était veuf, mais laisse un enfant ou des enfants, ainsi qu'il est déterminé par ce rapport, cet enfant ou ces enfants devront recevoir $12 par mois chacun.

(17) Que, si une demande de pension est faite en faveur d'une femme qui, sans être mariée avec un membre de la dite force, a vécu avec lui comme sa femme, ou si la demande de pension est en faveur de l'enfant ou des enfants de cet homme ou de cette femme, la Commission est autorisée à accorder la pension ordinaire attribuée à une femme ou à un enfant ou des enfants, si la dite Commission a lieu de croire que les circonstances pouvaient faire croire équitablement que la femme, lors de l'enrôlement et pour une période de temps raisonnable antérieure à la date de l'enrôlement, était généralement considérée comme femme du dit membre de la dite force, ou si la Com-

mission croit que ce serait un acte de justice que de reconnaître cette femme, pour les fins d'une pension, comme la femme du dit membre de la force expéditionnaire. Si cette femme se marie, sa pension personnelle cessera, mais elle aura droit de recevoir une gratuité équivalente à une année de pension.

(18) Qu'il ne sera fait aucun paiement d'allocation pour un enfant, si l'enfant, étant un garçon, est âgé de plus de seize ans, ou si l'enfant, étant une fille, est âgée de plus de dix-sept ans, à moins que, par suite d'infirmité mentale ou physique, l'enfant soit incapable de gagner sa vie, auquel cas la pension peut, si la Commission juge que ce soit pour le mieux, être continuée jusqu'à ce que l'enfant ait atteint vingt et un ans. Mais si cet enfant se marie, la pension à laquelle il aurait eu droit autrement cessera d'être payée.

(19) Si l'invalidité ou la mort est causée par la négligence du militaire, il ne sera payé aucune pension à toute personne qui en réclamerait, ou pour le compte de qui une pension serait demandée, à moins que la Commission y consente.

(20) Que les demandes de pension personnelle doivent invariablement être faites dans le cours des deux années à compter de la date à laquelle s'est déclarée l'infirmité qui a donné lieu à telle demande.

(21) Qu'une mère veuve, une belle-mère ou une aïeule, dépendant principalement ou totalement du support d'un membre de la force expéditionnaire tué ou qui décède par suite de blessures reçues ou de maladie contractée ou aggravée en service actif, lorsque ce militaire n'a pas d'enfants dont il soit le soutien, ou s'il est célibataire ou veuf,—aura droit à une pension de la troisième classe, pourvu toutefois et il est entendu que cette femme n'aura droit qu'à une seule pension. Advenant mariage de cette femme, la pension susdite cessera, mais elle aura droit à une gratuité équivalente à une année de pension.

(22) Qu'un père, dont le seul ou le principal support est un fils faisant partie de la force expéditionnaire, si ce fils est tué ou meurt des suites de blessures reçues ou d'une maladie contractée ou aggravée alors qu'il est en service actif, et si ce militaire n'a pas d'enfants dont il soit le soutien, et n'est pas marié, ou s'il est veuf,—aura droit à une pension de la troisième classe.

(23) Que si un membre de la force expéditionnaire, à qui une pension a été accordée soit de première, soit de deuxième classe, meurt laissant une épouse avec laquelle il était marié lorsqu'est survenue la cause de l'infirmité qui lui a donné droit à la pension à lui accordée, ou une femme se trouvant considérée comme son épouse d'après l'interprétation de l'article 17 de ce rapport, ou laisse des enfants qu'il a eus par cette épouse ou cette femme, la pension déterminée par la classe qui suit immédiatement celle dont jouissait ce militaire sera accordée à la dite épouse ou femme, et l'allocation attribuée à tout enfant ou tous enfants sera maintenue, subordonnément aux restrictions établies par ce rapport quant à l'âge. Si cette épouse ou cette femme se marie, sa pension personnelle cessera, mais elle aura droit à une gratuité équivalente à une année de pension.

(24) Que les pensions aux veuves et aux enfants devront compter à partir du jour suivant le décès du membre de la force expéditionnaire qui a donné lieu à l'octroi de la pension, et qu'une gratuité équivalente à deux mois de pension sera versée le premier mois en sus de la pension régulière.

(25) On a fortement recommandé à votre comité de traiter sur le même pied que les résidants du Canada qui se sont enrôlés dans la force expéditionnaire canadienne les réservistes des nations alliées résidants *bona fide* du Canada au moment où ils ont été appelés sous leurs drapeaux respectifs et qui ont laissé derrière eux en ce pays ceux dont ils étaient les soutiens, ayant l'intention de revenir en Canada, après la guerre, pour y faire leur demeure, et d'accorder à ces réservistes un supplément à la pension octroyée respectivement par les alliées.

Votre comité n'ayant pu obtenir d'information définitive quant à la méthode adoptée par les autres gouvernements, et des renseignements suffisants pour le mettre en état d'arriver à une décision judicieuse, il recommande que la Commission fasse une étude soignée et une investigation au sujet de cette question de pension pour les réservistes, aux fins de préparer un rapport complet à être soumis à la Chambre à sa prochaine session.

L'attention du comité du Fonds patriotique canadien devrait être attirée sur l'à-propos qu'il y aurait de venir en aide dans l'intervalle aux personnes résidant en Canada dont ces réservistes devenus invalides étaient les soutiens, et qui par suite de telle invalidité ont besoin d'assistance.

Toutefois votre comité est d'avis que si des mesures sont prises subséquemment pour accorder aux réservistes un supplément à la pension qui leur est versée par leurs gouvernements respectifs, ce supplément ne devra être accordé qu'à ceux qui, au moment où ils ont été appelés sons les drapeaux, avaient des dépendants *bona fide* résidant en Canada et qui y sont demeurés durant la guerre; aussi, que ce supplément de pension ne sera pas maintenu au delà du temps pendant lequel ces dépendants de tels réservistes continuent leur résidence réelle en Canada.

(26) Que, pour la mise en vigueur des mesures susmentionnées par la Commission, et en vue de prévenir les inconvénients et les souffrances que pourraient causer les délais, il faudra voir, avec le plus grand soin, à ce que l'on apporte la plus grande diligence à l'examen de toutes les demandes de pension, et à la décision qui devra être rendue.

(27) Qu'une mesure législative soit édictée en temps utile pour confirmer le présent rapport, mais que, dans l'intervalle, des mesures immédiates soient prises pour lui donner effet.

(28) Que les dispositions de ce rapport concernant l'octroi des pensions seront censées être devenues effectives dès la date de la déclaration de la guerre, le 4 août 1914.

Votre comité recommande de plus que ce rapport, les témoignages et les tableaux soumis avec les présentes, y compris un index approprié que préparera le secrétaire du comité, soient imprimés sans délai pour distribution, et aussi comme appendice des Journaux de la Chambre de 1916, et que la règle 74 soit suspendue à cet égard.

Sur motion de M. Hazen, il est ordonné,—Que le dit rapport et la preuve soient imprimés sans délai et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

MOTION À L'EFFET QUE LE RAPPORT SOIT REÇU, ETC.

JEUDI, 18 mai 1916.

Sur motion de M. Hazen, il est résolu,—Que le rapport du comité spécial chargé, le 14 mars dernier, d'étudier la question des taux de pensions à accorder aux soldats invalides, de l'établissement d'une commission des pensions, et de faire une enquête sur toutes autres matières s'y rattachant, présenté à la Chambre le 10 mai courant, soit reçu; et que les taux de pensions, et le mode d'action et d'administration recommandés dans le rapport soient soumis au gouvernement pour son approbation.

Voir aussi Débats de la Chambre des Communes (édition non révisée) aux pages 4284-4304.

DOCUMENT PARLEMENTAIRE N° 185 RENVOYÉ AU COMITÉ.

ÉCHELLE DES PENSIONS.

Les articles 591 à 598 inclusivement, règlements concernant la solde et les allocations, sont annulés et remplacés par les suivants qui deviennent en vigueur le 1er septembre 1914.

641. Les échelles de pensions qui suivent seront accordées aux militaires blessés ou invalidés en service actif, au cours des exercices ou durant la période d'entraînement, ou en vaquant à d'autres devoirs militaires, pourvu que l'invalidité ne soit pas attribuable à leur propre faute ou à leur négligence.

Grade détenu lors de la blessure ou de la maladie.	Premier degré.	Deuxième degré.	Troisième degré.	Quatrième degré.
	$	$	$	$
Simple soldat	264	192	132	75
Sergent	336	252	168	100
Sgt-maj, d'escadron, de batterie ou de cie Sgt-Q.-M. d'escadron, de batterie ou de cie Sergent porte-drapeau Sergent d'état-major	372	282	186	108
Adjuatnt sous-officier Maître canonnier, non S. O.B. Sergent fourrier	432	324	216	132
Sous-officier breveté	480	360	240	144
Lieutenant	480	360	240	144
Capitaine	720	540	360	216
Major	960	720	480	288
Lieut.-colonel	1,200	900	600	360
Colonel	1,440	1,080	720	456
Général de brigade	2,100	1,620	1,050	636

(*a*) On ne classera dans la première catégorie que ceux qui sont tout à fait incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées au feu, ou en présence de l'ennemi.

(*b*) On ne classera dans la seconde catégorie que ceux qui sont tout à fait incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou durant la période d'entraînement, ou en vaquant à d'autres devoirs; ou ceux qui sont presqu'entièrement incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées au feu, ou en présence de l'ennemi.

(*c*) On classera dans la troisième catégorie ceux qui sont presque entièrement incapables de gagner leur vie, à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou durant la période d'entraînement, ou en vaquant à d'autres devoirs; ou ceux qui sont devenus dans une faible mesure incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues, ou de maladie contractées au feu, ou en présence de l'ennemi.

(*d*) On classera dans la quatrième catégorie ceux qui sont devenus dans une faible mesure incapables de gagner leur vie, à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou durant la période d'entraînement, ou en vaquant à d'autres devoirs.

(*e*) Lorsque les blessures sont tellement graves qu'elles nécessitent la présence constante d'un assistant, comme dans le cas de la perte des deux jambes ou des deux bras ou de la perte des deux yeux; ou lorsqu'il y a perte complète et permanente de l'usage des deux jambes ou des deux bras, on peut augmenter d'un tiers les taux indiqués dans les colonnes "Premier degré" et "Deuxième degré".

(*f*) En plus des taux précités, un officier marié, un sous-officier breveté, un sous-officier, ou un soldat qui est totalement invalide peut recevoir pour sa femme la moitié de la somme accordée d'après l'article 642 à une veuve et la somme entière pour les enfants d'un officier, etc., de son grade, sujet aux conditions imposées relativement à l'âge des enfants. Après la mort de l'officier, du sous-officier breveté, du sous-officier, ou du simple soldat, la veuve peut alors recevoir la somme entière stipulée dans l'article 642 pour les veuves et les enfants.

(*g*) La mère veuve d'un soldat complètement invalidé peut recevoir la moitié de la pension accordée à une veuve dans l'article 642, pourvu qu'il soit son seul soutien et ne soit pas marié. Si le soldat vient à mourir, elle aura droit au plein montant de la pension en question.

642. On accordera des pensions aux veuves et aux enfants de ceux qui ont été tués au feu, ou qui sont morts de blessures reçues, ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou durant la période d'entraînement, ou en vaquant à d'autres devoirs militaires, aux taux suivants; pourvu que la mort du soldat ne soit pas attribuable à sa propre négligence, et ait été encourrue dans l'accomplissement de ses devoirs militaires.

Grade détenu par le mari, le fils ou le père à l'époque du décès.

Simple soldat	$22 par mois à la veuve et $5 par mois à chacun des enfants.
Sergent	$28 par mois à la veuve et $5 par mois à chacun des enfants.
D'escadron, de batterie ou de compagnie. Sergent-major Sergent d'escadron, de batt. ou de cie. Sergent porte-drapeau Sergent d'état-major Adjudant sous-officier Maître canonnier, non S.O.B. Sergent fourrier	$30 par mois à la veuve et $5 par mois à chacun des enfants.
Sous-officier breveté	$32 par mois à la veuve et $5 par mois à chacun des enfants.
Lieutenant	$37 par mois à la veuve et $6 par mois à chacun des enfants.
Capitaine	$45 par mois à la veuve et $7 par mois à chacun des enfants.
Major	$50 par mois à la veuve et $8 par mois à chacun des enfants.
Lieutenant-colonel	$60 par mois à la veuve et $10 par mois à chacun des enfants.
Colonel	$75 par mois à la veuve et $10 par mois à chacun des enfants.
Général de brigade	$100 par mois à la veuve et $10 par mois à chacun des enfants.

(*a*) Une mère veuve dont le fils était son seul soutien, et non marié, aura droit à une pension de veuve sans enfants, sujette aux conditions exposées ci-après.

(*b*) Dans le cas d'orphelins, les taux indiqués ci-dessus peuvent être doublés, et la pension payée aux gardiens légaux de ces enfants.

643. Les pensions accordées aux veuves et aux enfants datent du jour qui suit le décès du mari, et on paiera au cours du premier mois une gratification équivalant à deux mois de pension, en plus de la pension.

644. La pension d'une veuve, d'une mère veuve, ou d'un enfant peut être retenue ou discontinuée si cette veuve, etc., s'en rend indigne, si elle a de la fortune ou en acquière.

La décision du ministre sur la question de retenir ou discontinuer une pension sera finale.

645. La pension d'une veuve ou d'une mère veuve ne cessera pas au moment où celle-ci contractera un autre mariage, mais elle aura droit à une gratification de deux ans de pension payable à elle immédiatement après son mariage.

646. On ne paiera pas de pension ou de gratification à un enfant de plus de quinze ans, si c'est un garçon, ou de plus de dix-sept ans, si c'est une fille, à moins que l'enfant ne soit pas sain de corps ou d'esprit, et ainsi incapable de gagner sa vie. Dans ce cas on pourra continuer à payer la pension jusqu'à ce que l'enfant (ou orphelin) ait atteint l'âge de 21 ans, mais on ne paiera pas de pension à un enfant après son mariage.

647. Les cas individuels qui ne seront pas compris ou qui ne le seront pas suffisamment par les règlements, peuvent être étudiés par le Gouverneur en conseil.

648. Les pensions peuvent être payées tous les mois d'avance.

MEMORANDUM COMPARATIF DES PENSIONS CANADIENNES ET DE CELLES ACCORDÉES PAR LES AUTRES PAYS.

Pour ce qui est de la nouvelle échelle des pensions pour les officiers et les soldats de la milice canadienne, y compris les troupes expéditionnaires, ces taux ont été établis après avoir consulté un sous-comité du Conseil privé.

Les pensions pour les soldats invalides ressemblent beaucoup à celles proposées par le parlement du Commonwealth australien.

1.—Un état comparatif des pensions accordées aux soldats complètement invalides occupant différents grades par—

(*a*) Canada,
(*b*) Australie,
(*c*) Nouvelle-Zélande,
(*d*) Grande-Bretagne,
(*e*) Etats-Unis d'Amérique, est annexé; aussi—

2.—Un état comparatif des pensions accordées par ces mêmes gouvernements aux veuves et des soldats qui meurent en service actif.

TABLEAU 1—PENSIONS POUR INVALIDITÉ.

Dans le cas des soldats invalides on remarquera que les taux canadiens sont un peu plus élevés que les taux de l'Australie et beaucoup plus élevés que ceux de l'Angleterre pour les hommes mariés. Ils sont, cependant, plus bas que les taux que la Nouvelle-Zélande a récemment autorisés.

Aux Etats-Unis, il y a des taux pour les différentes catégories d'invalidités et ces montants sont accordés sans tenir compte du grade de l'individu, ce qui fait, par conséquent, que les taux pour invalidité des soldats de grades inférieurs sont plus élevés que ceux de n'importe quel autre pays, mais on devra remarquer que l'échelle canadienne renferme une clause spéciale en vertu de laquelle la pension peut être augmentée d'un tiers si le soldat a besoin des services constants d'un compagnon.

Quant aux officiers, les taux canadiens sont plus élevés que les taux de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, mais considérablement plus bas que les taux de l'Angleterre.

TABLEAU 2—PENSIONS AUX VEUVES DES OFFICIERS ET DES SOLDATS.

Les taux canadiens pour les veuves des soldats sont exactement les mêmes que ceux établis récemment par la loi de l'Australie, et ils sont pratiquement le double du montant autorisé pour les veuves des soldats anglais, bien qu'en Grande-Bretagne les taux aient été considérablement augmentés depuis la déclaration de la guerre.

Les taux accordés aux veuves des soldats des Etats-Unis sont bien moins élevés que les taux du Canada. Quant aux officiers, les taux du Canada pour les veuves des lieutenants et des capitaines sont presque exactement les mêmes au Canada, en Australie et en Grande-Bretagne, le Canada l'emportant de quelque peu. Quant aux officiers d'un grade supérieur, les majors et les lieutenants-colonels, les taux du Canada sont plus élevés que ceux de l'Australie, mais moins élevés que ceux de l'Angleterre. Au Canada et en Grande-Bretagne, lorsque la veuve se remarie, on accorde une gratification équivalent à deux ans de pension lors du mariage.

Le seul autre point digne de mention est le fait qu'en Grande-Bretagne, on accorde une augmentation de $30 par année à la pension de la veuve d'un soldat lorsqu'elle a atteint sa quarante-cinquième année, mais, même y compris ces augmentations, les taux n'atteignent pas les taux du Canada.

J. W. BORDEN,
C. et P.M.G.

11 février 1916.

TABLEAU I. — TAUX comparatif des pensions pour les soldats invalides, service actif.

Grade.	Pays.	Soldat célibataire.	Soldat marié et épouse.	Soldat épouse et 1 enfant.	Soldat épouse et 2 enfants.	Soldat épouse et 3 enfants.	Soldat épouse et 4 enfants.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Simple soldat (c'est-à-dire caporaux et soldat)........	Canada............	264 00	396 00	456 00	516 00	576 00	636 00	Les taux peuvent être augmentés d'un tiers si on a besoin des services constants d'un compagnon
	Australie........	253 00	380 00	443 00	506 00	569 00	633 00	
	Nouvelle Zélande....	442 86	601 02	664 28	727 54	790 00	854 06	
	Angleterre........	316 00	316 00	348 00	380 00	412 00	444 00	
	Etats-Unis........	Il n'y a pas de montant fixe pour "invalidité," car les taux varient selon le genre d'invalidité, sans tenir compte du grade, à savoir: de $480 par année pour perte complète de l'ouïe, jusqu'à $1,200 par année pour la perte des deux yeux.						
Sergent....................	Canada...........	336 00	504 00	564 00	624 00	684 00	744 00	
	Australie...........	340 00	496 00	560 00	623 00	701 00	764 00	
	Nouvelle-Zélande....	442 86	613 67	676 93	740 19	803 45	866 71	
	Angleterre..........	366 00	366 00	398 00	430 00	462 00	494 00	
Officier breveté	Canada............	480 00	672 00	732 00	792 00	852 00	912 00	
	Australie	377 00	566 00	630 00	693 00	756 00	818 00	
	Nouvelle-Zélande....	442 86	632 66	695 92	795 18	822 44	885 70	
	Angleterre..........	506 00	506 00	538 00	570 00	602 00	634 00	
Lieutenant..................	Canada............	482 00	702 00	774 00	846 00	918 00	990 00	
	Australie..........	443 00	664 00	727 00	791 00	854 00	917 00	
	Nouvelle-Zélande....	474 49	695 92	795 18	822 44	885 70	948 96	
	Angleterre..........	700 00	700 00	700 00	700 00	700 00	700 00	Reçoit en outre une gratification d'une année de pension, la première année.
	Etats-Unis........	Même taux que pour les hommes.						
Capitaine....................	Canada	720 00	990 00	1,074 00	1,158 00	1,242 00	1,326 00	
	Australie..........	492 00	737 00	800 00	864 00	927 00	990 00	
	Nouvelle-Zélande....	506 12	759 18	822 44	885 70	948 96	1,012 22	
	Angleterre..........	1,000 00	1,000 00	1,000 00	1,000 00	1,000 00	1,000 00	Reçoit en outre une gratification d'une année de pension, la première année.
Major........................	Canada............	960 00	1,260 00	1,356 00	1,452 00	1,548 00	1,644 00	
	Australie..........	565 00	847 00	910 00	973 00	1,037 00	1,100 00	
	Nouvelle-Zélande....	594 69	892 03	955 29	1,018 55	1,081 81	1,145 07	
	Angleterre..........	2,000 00	2,000 00	2,000 00	2,000 00	2,000 00	2,000 00	Reçoit en outre une gratification d'une année de pension, pour la première année.
Lieut.-colonel............	Canada............	1,200 00	1,560 00	1,680 00	1,800 00	1,920 00	2,040 00	
	Australie..........	638 00	956 00	1,019 00	1,083 00	1,146 00	1,200 00	
	Nouvelle-Zélande....	708 58	1,062 87	1,126 13	1,189 39	1,252 65	1,315 91	
	Angleterre.........	3,000 00	3,000 00	3,000 00	3,000 00	3,000 00	3,000 00	Reçoit on outre une gratification d'une année de pension, pour la première année.

TABLEAU II. — TAUX COMPARATIFS des pensions des veuves des officiers et des soldats tués en service actif.

Grade du mari.	Pays.	Veuve sans enfant.	Avec un enfant.	Avec deux enfants.	Avec trois enfants.	Avec quatre enfants.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Soldat	Canada	264 00	324 00	384 00	444 00	504 00	
	Australie	253 00	316 00	379 00	442 00	504 00	
	Nouvelle Zélande	316 33	379 59	442 85	506 11	569 37	
	Angleterre	126 00	189 00	233 00	258 00	283 00	Augmentée de $30 à la 35ème année et une autre augmentation de $30 à la 45ème année.
	Etats-Unis	144 00	168 00	192 00	216 00	240 00	
Sergent	Canada	336 00	396 00	456 00	516 00	576 00	
	Australie	340 00	403 00	466 00	529 00	592 00	
	Nouvelle-Zelande	341 63	404 89	468 15	531 41	594 67	
	Angleterre	138 00	201 00	245 00	270 00	295 00	Augmentée à la 35ème année et de nouveau à la 45ème.
Officier breveté	Canada	384 00	444 00	504 00	564 00	624 00	
	Australie	377 00	440 00	503 00	566 00	629 00	
	Nouvelle-Zélande	379 60	442 86	506 12	569 38	632 64	
	Angleterre	175 00	238 00	282 00	307 00	332 00	Augmentée à la 35ème année et de nouveau à la 45ème.
Lieutenant	Canada	444 00	516 00	588 00	660 00	732 00	
	Australie	443 00	506 00	569 00	632 00	695 00	
	Nouvelle-Zélande	506 12	569 38	632 64	695 90	759 16	
	Angleterre	400 00	475 00	550 00	625 00	700 00	
Capitaine	Canada	540 00	624 00	708 00	792 00	876 00	
	Australie	492 00	555 00	618 00	681 00	774 00	
	Nouvelle-Zélande	569 38	632 64	695 90	759 16	822 42	
	Angleterre	500 00	590 00	680 00	770 00	860 00	
Major	Canada	600 00	696 00	792 00	888 00	984 00	
	Australie	565 00	628 00	691 00	754 00	817 00	
	Nouvelle-Zélande	657 96	721 22	784 48	847 74	911 00	
	Angleterre	700 00	805 00	910 00	1,015 00	1,120 00	
Lieut.-colonel	Canada	720 00	840 00	960 00	1,080 00	1,200 00	
	Australie	638 00	701 00	764 00	827 00	890 00	
	Nouvelle-Zélande	768 92	838 18	895 44	958 70	1,021 96	
	Angleterre	900 00	1,020 00	1,140 00	1,260 00	1,380 00	

ANNEXE No 4

ÉCHELLE DES PENSIONS ET ARRÊTÉS EN CONSEIL LES AUTORISANT

C.P. 289.

COPIE *authentique d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 29 avril 1915.*

Le comité du Conseil privé, sur la recommandation du ministre de la Milice et de la Défense, suggère,—relativement à la question d'accorder des pensions suffisantes aux officiers et aux hommes invalidés ou partiellement invalidés en service actif, ou aux dépendants de ces officiers et de ces soldats s'ils sont tués en service actif,—que les articles 591 à 598 inclusivement, des présents règlements concernant la solde et les allocations soient annulés et qu'on les remplace par les règlements ci-joints.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable
Ministre de la Milice et de la Défense.

C. P. 887.

COPIE *authentique d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 29 avril 1915.*

Le ministre de la Milice et de la Défense a présenté un rapport au comité du Conseil privé, en date du 27 avril, lui faisant savoir qu'il n'existait pas de dispositions dans la loi accordant des pensions aux officiers et soldats de l'armée expéditionnaire canadienne d'outre-mer ou à leur famille, et qu'il serait bon de prendre des mesures à ce sujet immédiatement.

En conséquence, le ministre recommande que les dispositions des articles 591 à 598 des règlements de la milice canadienne concernant la solde et les allocations, tels que modifiés par l'arrêté en conseil (C. P. n° 289) du 29 avril 1915, soient applicables aux officiers et soldats de l'armée expéditionnaire canadienne d'outre-mer et à leurs veuves, enfants, orphelins, et mères veuves, au même degré que si les dits officiers et soldats, étaient officiers, sous-officiers brevetés, sous-officiers et soldats, respectivement, de la milice, et avaient été tués ou étaient devenus invalides en service comme officiers, sous-officiers brevetés, sous-officiers et soldats de la milice.

Le ministre recommande de plus que les dites dispositions de la loi prennent effet le premier jour de septembre 1914.

Le comité déclare partager cet avis et demande qu'on l'approuve.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable
Ministre de la Milice et de la Défense.

C. P. 3021.

COPIE *authentique d'un rapport du comité du Conseil privé approuvé par Son Altesse le Gouverneur général, le 25 décembre 1915.*

Le comité du Conseil privé a considéré un rapport du ministre de la Milice, en date du 13 décembre 1915, soumettant copie d'une lettre reçue du président de la Commission des pensions en Angleterre, dans laquelle on suggère que la Commission

soit autorisée d'accorder des gratifications n'excédant pas $100 aux hommes qui, bien que légèrement invalidés, sont inaptes à servir de nouveau et qu'on a recommandé de réformer.

On représente que cette gratification tiendrait lieu d'une pension à brève échéance et permettrait à la Commission et au paie-maître en chef, au delà des mers, de régler promptement avec ses hommes dont il faudrait autrement référer les cas à la Commission des pensions, à Ottawa, ce qui causerait de longs délais.

Le ministre recommande que les suggestions du président de la Commission des pensions en Angleterre soient approuvées et que la Commission ait le pouvoir d'accorder des gratifications n'excédant pas $100 dans les cas où les hommes ne sont pas suffisamment invalides pour avoir droit à une pension, mais seront plus ou moins impotents pendant une certaine période après leur congé.

NOTE.—Pour autres documents renvoyés au comité, *voir* le livre bleu (document parlementaire n° 185). Ce sont les suivants:—

(1) Liste des pensions canadiennes accordées depuis la déclaration de la guerre.

(2) Rapport de M. H. D. Hogg, C.R., à la page 45, relativement à la question des pensions militaires au Canada.

(3) Recommandations du bureau des pensions et des réclamations, F.E.C., touchant les pensions et autres sujets concernant le retour des membres de la milice canadienne du service actif à la vie civile, pages 48-56.

(4) Rapport de M. Frank Darling, de Toronto, en sa qualité de président du comité du Conseil de l'association du fonds patriotique de Toronto et du comté de York, pages 56, 62.

(5) Cartes reçues de M. Frank Darling *re* le gouvernement et la nouvelle échelle des pensions, pages 65-68.

(6) Mémoire reçu du lieutenant-colonel J. G. Adami, F.R.S., C.A.M.C., *re* existence ruineuse des pensions de guerre aux Etats-Unis et moyens adoptés pour conjurer le mal en prévision d'une guerre future, pages 69-74.

(7) Suggestions faites par des correspondants, pages 75, 76.

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES, CHAMBRE 110,
MARDI, 16 mars 1916.

Le comité s'ouvre à 11.30 du matin.

Tous les sept membres étaient présents.

M. Macdonell propose que l'honorable J. D. Hazen soit nommé président du comité —Motion adoptée.

Le comité considère le but de l'assemblée.

Le président propose d'inviter M. Frank Darling, de Toronto, à comparaître devant le comité et rendre témoignage—Adopté.

Le comité considère aussi qu'il est désirable d'entendre les représentants du Board of Trade et toute personne ou représentants ayant quelque information ou suggestion importantes à faire.

Le secrétaire doit requérir l'assistance des membres des pensions et du bureau des réclamations, de même que le lt-col. W. R. Ward et M. E. F. Jarvis du ministère de la Milice et de la Défense pour jeudi prochain, 23 mars.

Il est décidé que le comité puisse siéger durant les séances de la Chambre, de requérir personnes, papiers et en prendre note, et que l'on aura le pouvoir de faire rapport de temps à autre.

Le comité ajourne alors pour s'ouvrir de nouveau le jeudi, 23 mars à 10.30 du matin.

V. CLOUTIER,
Secrétaire du comité.

J. D. HAZEN,
Président du comité.

TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 170.
JEUDI, 23 mars 1916.

Le comité spécial nommé pour étudier les taux de pensions en vigueur au Canada pour les soldats invalides et l'institution d'un bureau des pensions et autres affaires s'y rapportant ou s'y rattachant, s'est réuni à 10.30 heures du matin, sous la présidence de l'honorable M. HAZEN, président.

Le colonel W. R. WARD est appelé et interrogé.

Par le Président:

Q. Colonel, quel emploi occupez-vous au ministère de la Milice?—R. Je suis aide-payeur général.

Q. Vous êtes-vous occupé de la préparation de l'échelle de pensions actuellement en vigueur?—R. Non, je n'ai rien eu à faire avec cette échelle. J'ai été en Europe.

Q. Qui s'en est occupé?—R. M. Borden, le comptable, et le payeur général s'en sont occupés.

Q. Vous connaissez bien cette échelle, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Comment l'échelle a-t-elle été faite?—R. Elle a été basée principalement sur celle de l'Australie.

Q. Avez-vous préparé un relevé établissant la comparaison entre cette échelle, l'échelle d'Australie et d'autres échelles de pensions?—R. Oui.

Q. L'avez-vous apporté avec vous?—R. Oui (il produit le document). Ceci est l'échelle en vigueur au Canada, en Australie et en Nouvelle-Zélande. (Il remet le document au président.)

Q. Et en Grande-Bretagne?—R. Oui.

Q. Maintenant, dites au comité, prenant d'abord le cas d'un simple soldat, quel montant il obtient au Canada, et ce qu'il a dans les autres pays, pour invalidité complète?—R. Pour l'invalidité complète, le soldat non marié reçoit $264 au Canada; $253 en Australie; $442.86 en Nouvelle-Zélande et $316 en Grande-Bretagne. Il y a, au sujet de l'échelle du Canada, une disposition en vertu de laquelle le taux peut être augmenté d'un tiers. Ces taux sont pour le soldat non marié.

Par M. Macdonell:

Q. A quelle date a-t-on adopté cette échelle pour le Canada?—R. Elle a été adoptée en septembre 1914, ou elle est devenue en vigueur à cette époque.

Par le Président:

Q. Maintenant, prenons le cas d'un soldat marié et qui a des enfants?—R. Dans le cas d'un soldat marié, une veuve sans enfant—il y a une distinction pour une veuve sans enfant—reçoit, au Canada, $396; en Australie, $380; en Nouvelle-Zélande, $601; en Grande-Bretagne, $316. En Grande-Bretagne on ne fait pas de différence entre le soldat non marié et le soldat marié.

Q. L'échelle du Canada est faite avec l'idée que le soldat marié devrait recevoir plus que le soldat non marié?—R. Oui.

Q. Et s'il a des enfants, il recevra davantage?—R. Il y a une différence s'il a des enfants.

Q. En Grande-Bretagne on ne donne pas plus au soldat qui est marié qu'à celui qui ne l'est pas?—R. Non, mais on reconnaît les enfants.

Par M. Nesbitt:

Q. On alloue au soldat non marié un certain montant pour le servir s'il est frappé d'invalidité complète; on lui alloue pour une garde-malade.

Par le Président:

Q. On peut ajouter un montant?—R. Un tiers.

Par M. Nesbitt:

Q. On n'alloue pas ce montant supplémentaire à l'homme marié?—R. On ne fait pas de distinction.

Q. C'est ainsi que je lis la chose.

Le Président: Les règlements se lisent comme suit:—

> (*e*) Lorsque la blessure est assez considérable pour exiger les services continus d'un compagnon, comme la perte des deux jambes ou des deux bras, ou la perte de la vue ou des deux yeux; ou lorsque l'usage des deux jambes ou des deux bras est irrémédiablement perdu, les taux indiqués aux colonnes "1er degré" et "2ème degré" peuvent être augmentés d'un tiers".

On ne semble pas avoir fait de distinction entre un homme qui a une femme et celui qui n'en a pas.

Le Témoin: Non.

Par le Président:

Q. Maintenant, colonel Ward, veuillez prendre le cas d'un homme marié et ayant des enfants?—R. Dans le cas d'un enfant, le taux, au Canada, est porté à $456 pour un enfant.

Q. Quel est ce montant, encore une fois?—R. Dans le cas d'un enfant, le taux du Canada est de $456, une augmentation de $60 par année, ou $5 par mois. Presque d'un bout à l'autre de l'échelle, on ajoute $5 par mois pour chaque enfant.

Q. Jusqu'à quelle limite?—R. Il n'y a pas de limite dans l'échelle du Canada.

Q. Il n'y a pas de limite dans l'échelle du Canada?—R. Sauf pour l'âge.

Le Président: Nous pouvons faire imprimer ces tableaux au procès-verbal.

Le Témoin: Les tableaux que j'ai ici sont dans le livre-bleu.

M. Nesbitt: Je suggérerais que le témoin nous parle des principes qui ont servi à l'établissement des taux.

Par le Président:

Q. Maintenant, colonel Ward, pouvez-vous nous renseigner quant aux principes sur lesquels ces taux ont été préparés par le conseil de Milice avant qu'on les eût soumis au Conseil privé?—R. Je n'étais pas là, mais je sais ce qui s'est passé. On a tenu une réunion au ministère de la Milice à laquelle assistaient des ministres du cabinet et la question a été débattue. Parce que les taux antérieurs étaient de beaucoup inférieurs, l'opinion générale était qu'ils devraient être augmentés, surtout dans le cas des veuves. Je crois que sir Herbert Ames était présent à titre de représentant du Fonds patriotique, et qu'en général la question a été discutée simplement en vue d'une augmentation à ce que l'on croyait un montant raisonnable comparativement à l'échelle suivie par d'autres pays et dans d'autres circonstances.

Q. En ce faisant, vous vous êtes en quelque sorte guidés sur le taux de l'Australie, n'est-ce pas?—R. Pratiquement, l'Australie a été choisie comme un excellent type, parce qu'on y avait modifié l'Acte tout dernièrement, qu'on venait d'y adopter une nouvelle échelle. Depuis que l'on a adopté l'échelle du Canada l'acte de la Nouvelle-Zélande est devenu en vigueur avec une échelle encore plus généreuse.

Q. Quelle comparaison y a-t-il entre l'échelle du Canada et celle de l'Australie?—R. Elles sont presque identiques. Elles sont un peu meilleures en certains cas.

Q. Quelle comparaison offrent-elles par rapport aux officiers?—R. Prenons maintenant les pensions pour invalidité, les nôtres sont considérablement supérieures dans le cas des officiers.

Q. Pour les sous-officiers et les simples soldats elles sont presque les mêmes?—R. Notre échelle est légèrement plus forte.

Q. Que celle d'Australie? Voici une question que je désire vous poser. Prenons le cas d'un colonel dans l'armée canadienne et un colonel dans l'armée anglaise? Quelle comparaison y a-t-il entre les deux?—R. L'échelle de l'armée anglaise est plus que le double.

Q. Donnez-moi les chiffres?—R. Un lieutenant-colonel a $3,000 par année sous l'échelle anglaise, et $1,200 d'après l'échelle du Canada.

Q. Trois mille d'après l'échelle anglaise et douze cent d'après l'échelle du Canada?—R. Oui.

Q. Qu'est-ce d'après l'échelle d'Australie?—R. Ce n'est que de $368.

Q. Celle d'Australie est moins élevée que la nôtre?—R. Oui.

Q. Pour les officiers brevetés c'est beaucoup moins?—R. Oui.

Q. Tandis que la nôtre, pour tous les grades, est plus élevée que l'échelle anglaise?—R. Oui, plus élevée que l'échelle anglaise.

Par M. Nickle:

Q. De combien sont les pensions en France?—R. Je n'ai pas apporté le livre, je ne puis dire sans consulter l'échelle.

Par le Président:

Q. Pouvez-vous faire préparer un tableau indiquant les pensions de France et l'envoyer au greffier du comité?—R. Nous l'avons au bureau et je ferai préparer un relevé.

Q. Parlant d'une manière générale, savez-vous quelle comparaison il y a entre les pensions de France et l'échelle du Canada, sont-elles plus élevées ou plus basses?—R. A vrai dire, je n'ai pas examiné la chose.

Q. En est-il parmi vous, messieurs de la Milice, qui en sache quelque chose?

M. SCAMMELL, secrétaire de la Société d'Hôpital militaire: Elles sont moins élevées.

Le PRÉSIDENT: Cela s'applique-t-il aux simples soldats et aux sous-officiers comme aux officiers brevetés?

M. SCAMMELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cela est pour tous les grades?

M. SCAMMELL: Oui, et il faut ajouter aux pensions à l'aide d'un fonds volontaire créé en ce pays à cette fin.

Par M. Nickle:

Q. Avez-vous avec vous l'échelle des pensions des Etats-Unis?

Le TÉMOIN: Nous l'avons ici. La pension américaine ne fait aucune distinction entre l'officier breveté et les simples soldats, pour ce qui est de l'invalidité; elle est basée sur la nature des blessures mêmes. Elle commence par un cas peu grave appelé "ankylose de l'épaule" et fixe un taux pour chaque genre de blessure, au lieu de se servir de termes comme "invalidité complète," ou "invalidité partielle," et le reste. Elle est basée sur la blessure même que le milicien a reçue; il y a un taux spécial fixé pour la perte du bras droit, par exemple, ou du bras gauche ou d'un pouce.

L'honorable M. OLIVER: S'il y a moyen de faire préparer un relevé succinct des bases sur lesquelles on calcule les pensions aux Etats-Unis, ce serait préférable.

M. MACDONALD: Pourquoi ne pas préparer un mémoire abrégé établissant la comparaison entre l'échelle des Etats-Unis et celle du Canada; cela peut-il se faire?—R. Vous désirez que cela soit fait, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Voici comment cela se fait: Voici les taux déterminés par la liste de la pension américaine pour " certaines incapacités non spécifiées par la loi:

Perte de la vue d'un œil	$12	par mois.
Perte d'un œil	17	"
Surdité presque complète d'une oreille	6	"
Surdité complète d'une oreille	10	"
Légère surdité des deux oreilles	6	"
Surdité presque complète d'une oreille et légère surdité de l'autre	15	"
Surdité complète d'une oreille et surdité grave de l'autre	25	"
Perte de la paume de la main et de tous les doigts, le pouce restant	17	"
Perte du pouce, de l'index, du majeur, et de l'annulaire	17	"
Perte du pouce et de l'auriculaire	10	"
Perte du pouce	8	"

Et ainsi de suite.

Par M. Nesbitt:

Q. C'est tout comme une indemnité?—R. Cela diffère complètement de tout autre système, et on ne fait aucune distinction entre le simple soldat et le colonel; tous les deux reçoivent la même chose pour la même blessure.

Par M. Nickle:

Q. Quelle est votre opinion quant aux mérites respectifs des deux systèmes?—R. Je crois que celui des Etats-Unis est absolument équitable et que le nôtre est tout à fait défectueux.

Q. Vous approuvez le système américain?—R. Assurément; là vous avez quelque chose de défini pour vous guider, et il ne peut être question d'opinion; vous ne pouvez prétendre que la perte d'un pouce est plus préjudiciable à tel individu qu'à tel autre.

Q. Ce qu'un homme gagne est-il pour quelque chose quand il s'agit de fixer le montant des pensions?—R. Pour rien du tout; au Canada la pension n'est accordée qu'en cas d'invalidité, et ce pour un an; ensuite la pension est susceptible de révision après la première année. La loi ne le dit pas, mais la commission des pensions a la faculté de faire ce qu'elle veut. Elle recommande simplement qu'une pension soit accordée ou pour un an ou pour la vie; la loi ne dit pas ce que cela doit être.

Q. J'ai eu connaissance d'un assez grand nombre de cas où l'individu ne voulait entreprendre aucun travail parce que cela était de nature à lui nuire pour sa pension; que dites-vous de cela?—R. A cet égard, je crois que votre système est défectueux, je ne parle que pour moi-même, mais vous me demandez ce que j'en pense.

Q. Oui, c'est ce que je veux.—R. L'idée que la pension d'un homme devrait être subordonnée à l'invalidité permanente est chose que je n'approuve pas du tout.

Q. N'est-il pas vrai que d'après notre système il répugne à un individu d'entreprendre un labeur ordinaire pour la raison que j'ai donnée?—R. C'est tout à fait cela, c'est une affaire d'opinion personnelle.

Q. Supposant qu'à l'expiration de la première année on constate que les blessures d'un homme sont beaucoup plus graves qu'on ne l'avait supposé au premier abord, lorsque la commission s'est occupée de sa demande pour une pension, cette première

décision de la commission serait-elle définitive et le priverait-elle de tous les avantages auxquels il avait droit?—R. Non, il n'en serait pas ainsi, il ne perd jamais son droit à une pension basée sur son état actuel; dix ans plus tard il pourrait être établi que son invalidité était la conséquence de sa première blessure; il ne perd jamais ses droits, si l'on peut prouver que son infirmité provient des blessures qu'il a reçues pendant son service actif.

Q. Prenez le cas d'un avocat qui perd une jambe et continue l'exercice de sa profession, mais plus tard sa profession lui échappe, pourrait-il alors obtenir une pension?—R. Sans le moindre doute, je dirais que oui; c'est plutôt difficile à dire parce que, dans la Loi, la manière dont la chose est exprimée porte que c'est l'incapacité où il se trouve de gagner sa vie; or, la perte d'une jambe ne saurait invalider un avocat, à moins qu'il ne soit obligé de faire la chasse à sa clientèle. Naturellement je crois que la jambe d'un avocat vaut autant que celle d'un briqueteur.

Par le Président:

Q. Mais dans le cas d'un avocat cela n'affecterait pas son habileté à gagner sa subsistance au même degré que dans le cas d'une autre personne?—R. Non.

M. NESBITT: Vous pourriez, avec ce cas typique, inscrire la chose à titre d'indemnité et leur payer une somme totale dans le temps.

Le PRÉSIDENT: Lui donner une somme totale et globale pour la perte de sa jambe?

M. NESBITT: Oui, lui donner une indemnité totale.

Le PRÉSIDENT: Demanderons-nous au colonel Ward de se retirer un instant pour que nous entendions M. Darling?

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, M. Darling, nous serions fort contents d'entendre ce que vous avez à dire au sujet des pensions.

M. FRANK DARLING (Toronto): Cela peut paraître presque une effronterie de la part d'une personne qui n'est pas de la milice, monsieur le président, que de parler au comité sur cette question. Je n'ai pas l'habitude de parler en public, mais je tiens à dire qu'il y a quelques mois, j'ai pensé que les dispositions actuelles relatives aux pensions étaient insuffisantes. Lorsque j'eus l'occasion de parcourir le tableau des pensions, j'ai eu l'impression que les taux accordés aux militaires canadiens étaient fort peu élevés. Il m'a semblé que, si nous ne voulions pas créer une classe d'hommes peu désirables par le fait même que vous leur accordez une pension insuffisante pour qu'il gagne sa vie convenablement, nous devrions adopter de meilleures méthodes dans notre système de s'occuper du soldat de retour parmi nous. Je crois que le fait de payer de l'argent à un homme comme cela se pratique actuellement constitue le pire emploi que l'on puisse faire de cet homme; vous le mettez ainsi dans la situation peu enviable que l'on constatait autrefois dans l'ouest chez celui que l'on désignait sous le nom de "fils de famille", lequel recevait des parents d'Angleterre une allocation trop faible pour lui permettre de vivre convenablement sans travailler, mais juste assez pour se tirer d'affaires et l'empêcher de crever de faim. Maintenant, lorsque vous accordez à un soldat de retour un peu moins que cinq dollars par semaine, il lui est absolument impossible de vivre et comme résultat vous créez une catégorie d'individus fort difficiles à contrôler. Tandis que si vous prenez un homme frappé d'invalidité complète et lui donnez une pension qui lui permettra de vivre convenablement et d'élever sa famille comme il faut, cet homme reçoit alors une récompense qu'il aura méritée, assurément. A mon idée, notre but devrait être de faire rentrer l'individu dans les rangs des travailleurs pour qu'il puisse gagner de quoi vivre. En agissant de la sorte vous en faites un meilleur homme et un meilleur citoyen, lui fournissant les moyens de se suffire à

lui-même. Je m'oppose tout à fait à un rôle de pension basé sur ce que l'on paie aux miliciens d'Australie, de la Nouvelle-Zélande ou même d'Angleterre parce que ceux que nous aidons ne sont pas destinés à passer leur vie dans ces pays mais au Canada. Nous sommes en meilleur état de savoir ce que la vie coûte dans ce pays et donnons-leur juste assez pour vivre convenablement; nous ne voulons pas leur payer une certaine somme simplement parce qu'on leur verse ce montant en Australie ou dans tout autre pays. L'échelle devrait être basée sur les besoins déterminés par les Canadiens au Canada, et ce que l'on paie dans les autres pays est, je crois, tout à fait en dehors de la question. Je ne suis pas en faveur, de fait je suis fortement opposé à ce que l'on paie des pensions à ceux qui sont en état de gagner leur vie. Je ne suis pas d'accord avec le colonel Ward lorsqu'il prétend que la jambe d'un homme vaut autant que celle d'un autre. Si votre intention est de faire ces paiements simplement pour leur entretien jusqu'à ce que les pensionnaires soient capables de travailler, je dis qu'un avocat qui perd une jambe que l'on remplace par un membre artificiel et qui est tout à fait remis du choc de l'opération n'éprouve qu'un embarras personnel; la perte de sa jambe ne le rend pas incapable de gagner sa vie; cependant, c'est une tout autre affaire dans le cas d'un artisan, d'un journalier, d'un briqueteur ou d'un plâtrier. Pour celui qui exerce l'un de ces métiers la perte d'une jambe est chose excessivement grave. Un exemple plus frappant peut-être, serait le cas d'un homme, depuis nombre d'années au service d'un même établissement et qui était probablement le meilleur compositeur de Toronto et dont le salaire, à l'année, était d'environ $22 par semaine. Il partit pour le front et perdit la main gauche. Un avocat ou un banquier qui perd la main gauche peut retourner à son occupation ordinaire et la seule circonstance où il éprouverait des difficultés serait lorsqu'il lui faudra mettre son faux col et sa cravate le matin. Mais pour cet homme dont je parle la perte de la main est d'une grave conséquence, car il lui était absolument impossible de continuer l'exercice de son métier.

M. NESBITT: Ne pouvait-il pas exercer son métier de compositeur?

M. DARLING: Non, il lui faut ses deux mains pour exercer ce métier. Maintenant, pour que cet homme puisse gagner de quoi vivre il vous faudrait lui enseigner un autre métier; vous avez causé à cet homme un tort immense, tandis que la même blessure serait loin de causer autant de préjudice à un avocat ou à un banquier.

M. NESBITT: Comme compositeur ne pouvait-il pas assembler les caractères d'une main?

M. DARLING: Non, il ne pourrait pas; je tiens cela de son patron, lequel m'a dit aussi que cet homme n'était plus d'aucune utilité. Maintenant, aux termes de la Loi cet homme ne peut recevoir une pension qui lui permette de vivre.

M. SCOTT: Combien aura-t-il?

M. NESBITT: S'il est célibataire, il recevra $264 par année.

M. DARLING: Non, non, il n'aurait pas tant que cela, $75 probablement.

Le PRÉSIDENT: C'est une affaire de gradation. S'il est devenu complètement incapable de gagner de quoi vivre, et s'il est simple soldat, il reçoit $264 par année.

M. MACDONALD: Que feriez-vous pour remédier à pareil cas?

M. DARLING: L'envoyer à une des écoles techniques. M. McKay a bien voulu venir avec moi parce que l'honorable M. Hazen a dit que le comité serait content d'entendre tous ceux qui pouvaient aider de leurs suggestions. Le docteur McKay a la direction des écoles techniques de Toronto et il peut vous expliquer comment on pourrait enseigner à un homme comme cela un autre métier à l'exercice duquel il pourrait peut-être gagner autant qu'avant d'avoir été blessé.

Le PRÉSIDENT: Vous opposez-vous à ce que l'on donne à cet homme une pension pour le dédommager du degré d'infériorité dans lequel il se trouve pour exercer son métier?

M. DARLING: Non, parce que je crois qu'il offre un aussi bon exemple que l'individu qui a perdu une jambe et qui ne pourrait plus travailler à son métier de plâtrier parce qu'il lui faut travailler sur des échafauds, risque que ne voudrait prendre le patron; et là encore interviendrait la Loi de compensation des patrons. Un patron ne

prendrait pas à son service un homme aux habitudes comme celles-là; ce serait trop dangereux; il ne pourrait le faire raisonnablement. Mais si cet homme est d'une intelligence ordinaire, qu'il s'inscrive à une école technique, n'importe quelle bonne école technique, où il pourrait apprendre un métier qui lui fera gagner autant d'argent qu'il n'en a jamais gagné comme briqueteur.

Par le Président:

Q. S'il a appris un métier qui lui rapporterait autant d'argent que celui de briqueter, vous jugeriez qu'il n'aurait droit à aucune pension?—R. Pour ma part, je ne lui en donnerais pas du tout.

Par M. Nesbitt

Q. Il vous faudrait la lui payer jusqu'à un certain temps?—R. Rappelez-vous bien ce que je pense: s'il est pour apprendre un métier on devrait le garder dans les cadres. Je lui donnerais un uniforme et je verrais à son entretien ainsi qu'à celui de sa femme et de ses enfants tout comme s'il était en service actif. Il y aurait une certaine différence dans le montant à lui verser, chose qui ne m'intéresse pas. Mais je le tiendrais sous le régime militaire. Ensuite, si l'homme suit les cours de l'école et devient un prodigue, un désœuvré et un paresseux et contracte de mauvaises habitures, le principal de cette école n'a qu'à faire son rapport aux autorités militaires, lesquelles verraient à en prendre soin. Si l'individu a pris de mauvaises habitudes ne veut pas travailler ou rien gagner, je crois qu'on devrait lui donner une pension peu élevée et le laisser à son sort. Vous n'êtes pas tenu de faire vivre un ivrogne et un vagabond simplement parce qu'il lui est arrivé de perdre un bras ou une jambe, lorsque vous lui avez procuré l'occasion de mener une vie honnête et qu'il refuse d'en profiter. Lorsqu'un homme de cette trempe refuse de vivre convenablement et de gagner sa propre subsistance, je ne crois pas que la nation doive se soucier de lui plus que de raison.

M. NESBITT: Je suis avec vous.

Le TÉMOIN: Maintenant, mettez cet homme, dirons-nous, en état de gagner sa vie convenablement, aussi bien qu'il vivait auparavant. Après des années et lorsqu'il devient vieux, je crois que son cas devrait passer en révision. Il a servi son pays et cela lui a été préjudiciable; je crois qu'il devrait se trouver dans une situation plus avantageuse, que le vieillard ordinaire qui, à mesure qu'il se fait vieux, trouve du travail plus difficilement, parce qu'il peut dire: "Voyez Bill Smith, il a été blessé, mais je l'ai été autant que lui. Il a reçu une pension, mais il n'a pas travaillé." Je crois que l'Etat devrait s'occuper davantage du cas de l'homme qui travaille et vit en bon citoyen. Celui qui flâne et refuse de faire le moindre travail mais vit sur la pension qu'on lui verse est un fléau et pour lui-même et pour tous les autres. D'après le rapport de M. Dobell, on a constaté en France que c'était pas une bonne chose de retirer sa pension à un individu. Là, on est d'avis qu'une fois que l'on a accordé une pension à quelqu'un on ne devrait pas la lui enlever parce qu'il s'aperçoit que plus il travaille, plus il devient utile, moins sa pension est considérable. Alors l'individu se dit en lui-même: "Je gagne autant que je veux. Ma pension me permet de vivre confortablement. Si je travaille un peu plus fort je perds ma pension." Par conséquent, c'est un point à débattre que de savoir s'il vaut mieux enlever la pension d'un homme. En accordant à un individu une petite pension et en lui enseignant un métier, il n'en est que plus prospère et le pays également, parce que cet homme produit alors quelque chose.

Par M. Green:

Q. Votre idée semble être de ne pas lui donner de pension en premier lieu?—R. Oui, il lui faudrait d'abord recevoir une pension. Il faut qu'on lui facilite les débuts et il faudrait s'en occuper ensuite. Vous parlez dans le moment de l'individu qui apprend un métier dans une école technique?

Q. Oui.—R. Il faudrait s'occuper de cet homme. La difficulté est de le tenir sous contrôle.

Q. Ce que je veux savoir de vous c'est quand, à votre avis, la pension devrait commencer. Vous avez dit ici, en premier lieu, que vous ne croyez pas une bonne idée d'accorder une pension à un homme, mais que vous lui fourniriez les moyens de gagner sa vie. Maintenant, vous dites qu'un homme, s'il devient un artisan, devrait recevoir la même pension que celui qui ne travaille pas. Je veux que vous fassiez une distinction à ce sujet et me disiez à quel point vous commencerez la pension?—R. Je n'ai pas l'habitude de parler en public et pour cette raison il se peut fort bien que je me sois écarté de mon sujet au cours de quelques-unes de mes explications. Voici ce que je pense d'abord: que celui qui ne peut travailler du tout devrait être payé. Quant à celui qui est en état de travailler et à qui l'ont peut enseigner un métier, il est très difficile de dire exactement ce que l'on doit faire dans son cas et quelle pension on doit lui payer. C'est là une chose excessivement difficile à régler.

Q. Ne serait-il pas préférable de fixer une échelle de pension et en même temps d'enseigner un métier aux hommes? Ceux qui peuvent travailler et veulent travailler peuvent être l'objet d'un supplément de pension?—R. Je ne fixerais pas une échelle, j'aimerais plutôt déterminer ce qu'un homme est en état de gagner. S'il est dans un état qui lui enlève toute faculté de gagner quelque chose il devrait alors recevoir le plein montant réglementaire.

Q. Mais l'échelle représenterait ce qu'il est en mesure de gagner?—R. J'ai ici un mémoire écrit dont j'ai envoyé une copie à M. Hazen. Dans cet état je recommande une base de $12.50.

Q. Oui, j'ai lu votre mémoire.—R. Cela ferait, en chiffres ronds, $54 par mois. Lorsqu'un individu est absolument incapable de gagner quoi que soit, s'il lui est tout à fait impossible de subsister par lui-même, donnez lui $54. Si rien ne l'empêche de gagner sa vie, mais qu'il revient simplement au pays, je ne lui donnerais rien. Maintenant lorsque l'individu a perdu 50 pour 100 de son habileté à gagner, je donnerais à cet homme 50 pour 100 des $54. S'il perd 75 pour 100 de cette faculté de subsistance, je lui donnerais 75 pour 100 des $54.

Q. Il me semble que vous discutez la chose sous deux faces, si je puis m'exprimer ainsi. Vous dites d'abord que si on lui donne un certain montant proportionné à ce qu'il est en état de gagner, après la guerre, voici ce qu'il dira: "Je ne suis pas pour travailler afin de gagner davantage." Maintenant vous dites que vous fixeriez le montant proportionnément à ce qu'il peut gagner. Comment conciliez-vous ces deux raisonnements?—R. Supposons que vous payez à un individu un montant équivalant à la moitiée de ce qu'il est en mesure de gagner. Il ne peut vivre avec cela.

Q. Je me rends bien compte de la chose.—R. On devrait enseigner quelque chose à cet homme puis ajouter à sa pension.

Q. Mais vous dites qu'après qu'on lui aura enseigné quelque métier, il ne se souciera pas d'augmenter davantage son degré d'utilité.—R. C'est là, je crois, le point à discuter. Prenez, par exemple, un individu dont la faculté de gagner a été réduite de 25 pour 100. Vous pourriez lui accorder 25 pour 100 des $54 et lui enseigner un métier. Je recommanderais que l'on enseigne un métier à tous ceux que l'on pourrait rejoindre.

Par M. Scott:

Q. Quelle puisse être, chez un individu, la faculté de gagner, pourquoi faire une distinction dans le montant de la pension qu'on lui aura accordée en premier lieu.—R. Naturellement, tous ne se trouveraient pas dans le même cas. Prenez le cas d'un homme qui aurait contracté la tuberculose. Aux premiers temps son invalidité n'est pas très accentuée. Au bout de cinq ou six ans son état s'est sensiblement aggravé et après huit ou dix ans il ne peut plus rien gagner du tout. Maintenant, cet homme a épuisé toutes ses facultés de subsistance et on devrait certainement lui enseigner un métier. Ma méthode peut être défectueuses, mais c'est bien ce que je pense.

Par M. Green:

Q. Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre du comité qui ne soit pas d'accord avec vos exposés.—R. Je n'essaye pas d'établir une loi sur cette question.

Q. Je comprends cela. Je ne crois pas qu'un seul membre du comité diffère d'opinion sur ce que vous venez de dire. Votre avis est que l'on devrait enseigner un métier à tous, et sur ce point nous sommes tous d'accord. La véritable question est de savoir ce qu'il y a à faire après qu'on leur aura appris un métier?—R. Comment vous devriez les traiter après cela?

Q. Oui, Qu'allez-vous faire pour eux après cela?—R. C'est une chose fort difficile, je l'admets.

Par M. Nesbitt:

Q. Votre recommandation serait de prendre le blessé, c'est-à-dire l'homme frappé d'invalidité partielle, qui était déjà sur la liste de paye?—R. Oui.

Q. Vous lui enseignez un métier et vous lui procurez une position. Si vous lui avez enseigné un métier qui puisse lui faire gagner au moins une partie de ce qu'il lui faut pour vivre, la commission des pensions pourrait alors voir, par ce qu'il pourrait gagner, ce que sa pension devrait être dans la suite. C'est là votre attitude?—R. C'est à peu près la mienne à ce sujet.

Par M. Scott:

Q. Alors, Vous ne refuseriez jamais une pension?—R. Je ne la refuserais jamais.

Q. Peu importe le degré d'utilité que cet homme pourrait atteindre?—R. Il y a quelque temps j'étais de l'autre opinion, mais j'ai changé d'avis d'après la lecture du rapport Dobell. C'est une mauvaise chose que d'enlever sa pension à un homme après la lui avoir accordée.

Par le Président:

Q. Ne croyez-vous pas que ce serait une tâche excessivement difficile d'établir la distinction pour chaque cas?—R. Cela n'est-il pas fait déjà?

Le Président: La chose a été faite sans que cela relève d'aucun système en usage dans l'univers. Je ne doute qu'un grand nombre de ceux qui reviennent au pays après leur service voudront apprendre un métier. Mais à mon avis, il y a une forte proportion des miliciens de retour ici qui refuseront carrément d'apprendre un métier. Ils diront: "Nous voulons notre pension, et nous pouvons nous suffire à nous-mêmes". Vous n'êtes pas pour dire à ces gens que, parce qu'ils ne veulent pas apprendre un métier, vous ne leur donnerez pas une pension. Leur argument sera: Nous avons droit à une certaine somme. Quant à ce que nous ferons après avoir reçu cette somme, cela nous regarde". Certaines personnes seront enchantées de profiter de l'offre qu'on leur fera de leur enseigner un métier dans une école technique, mais d'autres—ceux qui n'ont jamais fait de travail régulier et ne veulent pas en faire—prétendront avoir droit à une rémunération pour être allés se battre pour le pays tout comme l'a fait celui qui a une occupation soutenue. Dans ce cas vous avez à résoudre la question de distinction entre ces différentes catégories et il sera impossible d'y arriver.

Le Témoin: Oui, mais c'est ce que vous faites aujourd'hui dans une certaine mesure. Vous avez cinq ou six degrés de miliciens invalides et il vous faut étudier chaque cas pour décider quel degré il faut lui assigner.

Le Président: Oui, mais c'est là chose relativement facile.

Par M. Scott:

Q. Vous ne mettriez pas tous les hommes dans la même catégorie?—R. Non, et je vais vous dire pourquoi. Il peut arriver qu'un homme ait perdu une jambe. L'opération a parfaitement réussi, et sans que le patient ait beaucoup souffert du choc. Un autre qui perd une jambe peut en être affecté plus ou moins pendant le reste de ses

jours. J'ai eu moi-même connaissance de cas où les hommes ont souffert un dommage énorme. Prenons tout le monde dans cette salle. Que tous subissent la même opération; ils n'en seraient pas tous affectés au même degré ou ne se trouveraient pas tous dans le même état d'invalidité.

Par M. Macdonald:

Q. Vos observations ont plutôt porté sur une ligne de conduite d'ordre général à adopter par le gouvernement. Mais les instructions de ce comité sont surtout de s'enquérir si l'échelle actuelle des pensions, et les divers degrés qui lui sont subordonnés, devraient être modifiés. Vous pourriez peut-être nous donner votre opinion sur ce point plutôt que sur la question d'une ligne de conduite d'ordre général.

M. NESBITT: J'ai cru comprendre que c'est pour cela que nous sommes ici.

Le PRÉSIDENT: Non, nous sommes ici pour faire l'étude d'une échelle de pension qui serait suffisante, et des conditions qui doivent réglementer ces pensions.

M. MACDONALD: Que pensez-vous, M. Darling, de nous exposer vos vues sur la question des divers degrés et ensuite d'en venir à l'échelle des pensions que l'on paierait?—R. S'il m'est permis de faire une suggestion ce serait que l'échelle devrait être de $54 par mois. Cela ferait $1.75 par jour, ou en chiffres ronds, $12.50 par semaine ou $650 par année. Mon idée est que ce devrait être là la base de ce que peut gagner le simple soldat. Maintenant, en se servant de ce chiffre comme base on peut déterminer une échelle de pensin pour lui.

Par M. Green:

Q. Lui donneriez-vous un pourcentage de ce montant?—R. Oui, un pourcentage.

M. le PRÉSIDENT: Feriez-vous une distinction entre les différents grades, donneriez-vous plus à l'officier breveté qu'au simple soldat?—R. Oui, je lui donnerais plus.

Q. En tenant compte du fait qu'un grand nombre de ceux qui se sont enrôlés comme simples soldats valent, socialement, au point de vue de l'éducation, de ce qu'ils peuvent gagner et à d'autres égards, tout à fait autant que ceux qui ont des commissions, et en maints cas leur sont supérieurs?—R. Pour ma part, je suis démocrate et conservateur aussi. J'aime le système américain. Je ne ferais pas remonter la courbe de démarcation du paiement à partir du simple soldat aussi haut que la nôtre l'est actuellement.

Q. Pour l'Australie et l'Angleterre, la courbe est très prononcée?—R. L'armée anglaise est une armée professionnelle. Les miliciens de cette armée sont tirés d'une catégorie et les officiers proviennent d'une classe tout à fait distincte, de sorte qu'entre les deux il y a une différence très appréciable. Les deux catégories ne sauraient être comparées aux nôtres. Dans ce pays il y avait une foule de jeunes gens, surtout à l'époque de la déclaration de la guerre, qui dans leur hâte de se rendre au front se sont enrôlés comme simples soldats. Eussent-ils attendu une commission, ils ne seraient peut-être jamais rendus de l'autre côté. Je connais des frères, dont l'un est capitaine alors que l'autre est dans la troupe comme simple soldat. Lorsque la guerre sera finie, s'ils vivent encore tous les deux, ils retourneront à leur existence particulière. Des cas de ce genre sont de nature à démontrer qu'un simple soldat qui tombe sur le champ de bataille peut être une aussi grande perte pour le pays qu'un officier.

Par M. Nesbitt:

Q. Cela peut être vrai, mais si ce simple soldat a la vie sauve et qu'il revienne, il sera certes mieux favorisé que l'artisan de la troupe?—R. Naturellement, il le sera.

M. NESBITT: En premier lieu sa famille a de l'influence, ce qui l'aidera considérablement; en second lieu, le cercle de son entourage se prête plus facilement à lui procurer une position qui lui fera gagner de quoi vivre. D'un autre côté, l'artisan ne peut compter que sur ses ressources physiques.

Le PRÉSIDENT: Je connais un homme, M. Sherman, sous-gérant général de la banque Royale. Cet homme recevait un traitement de $10,000, mais il a donné sa démission pour s'enrôler comme simple soldat.

M. NESBITT: Il n'aura pas à travailler de ses mains à son retour.

Le colonel WARD: Je connais un homme de $15,000 qui est parti.

Le PRÉSIDENT: Un grand nombre se sont enrôlés et sont partis pour le front avant que cette échelle de pension ait été adoptée. D'autres sont partis sachant que c'était là l'échelle. La question est de savoir jusqu'à quel point nous avons raison de faire des réductions. Je crois que l'opinion est assez répandue qu'il ne devrait pas y avoir de grande différence entre les paiements à faire aux officiers et ceux à faire aux soldats, étant donné qu'une foule de ceux qui sont actuellement dans les rangs valent autant que certains des officiers, et leur sont même supérieurs. Il s'agit de savoir si vous pouvez changer cela aujourd'hui.

Le TÉMOIN: Si vous donnez au simple soldat frappé d'invalidité complète une pension qui lui permette de vivre, la différence ne sera pas si grande.

Par M. Macdonald:

Q. Et que pensez-vous maintenant de la question de savoir si l'on devrait établir des distinctions dans les paiements pour invalidités?—R. Il ne devrait pas en exister du tout. Le système actuel est tout simplement odieux. Comment un médecin peut-il dire si un individu a contracté une maladie pendant qu'il était devant l'ennemi? Vous ne sauriez recruter des volontaires en disant: " Quel est celui qui va aller se battre dans les tranchées, et quel est celui qui va rester chez lui "? Il se peut qu'un homme ait été dans les tranchées pendant six mois et qu'à son retour à Shorncliffe, il soit blessé au cours de quelque service de caserne. Ou encore il se peut qu'un homme ait fait du service de caserne pendant quelques mois à Shorncliffe et qu'ensuite il aille au front et reçoive une balle dans les deux hanches quelques heures seulement après son arrivée.

Q. Ce que vous proposez serait de fusionner les premier et deuxième degrés, lesquels établissent une distinction entre un homme blessé en présence de l'ennemi ou qui est devenu complètement invalide à la suite d'une maladie contractée en service actif pendant l'exercice ou la période d'instruction. Vous feriez disparaître cette distinction?—R. Complètement.

Q. Pour ce qui est du troisième degré, lequel se rapporte à un homme rendu matériellement incapable de gagner de quoi vivre à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées en service actif, au cours de l'exercice ou de l'instruction, et le quatrième degré se rapportant à un homme rendu incapable, dans une faible mesure, de gagner sa vie?—R. J'arrêterais là; je ne ferais que donner une pension à l'individu. S'il lui est complètement impossible de gagner quelque chose, je lui donnerais $12.50 par semaine.

Q. S'il est matériellement incapable?—R. Dans ce cas, s'il n'est pas complètement incapable, il pourrait faire une certaine somme de travail. Je laisserais au soin du conseil médical ou à la commission des pensions de décider ce qu'il devrait avoir.

Q. Pour un compositeur qui a perdu un bras, par exemple; vous le placeriez dans la classe des " matériellement incapables ", et laisseriez à quelqu'un le soin de décider sa pension. Dans le cas d'un homme " complètement incapable " vous fixeriez sa pension en permanence?—R. Oui.

Q. Le degré d'invalidité est une affaire qui doit être déterminée?—R. Oui, entre la limite de l'invalidité complète et la pleine utilité.

Q. Et vous laisseriez à la discrétion de la commission le soin de fixer le montant de la pension?—R. Oui.

Par M. Green:

Q. Basée sur ce qu'il peut gagner?—R. Selon ce qu'il est en état de gagner.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous bifferiez l'article (*b*) : Le second degré s'applique à ceux qui sont devenus complètement incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées en service actif, pendant l'exercice ou l'instruction où à d'autre poste". Vous ne feriez aucune distinction entre le service actif au front ou ailleurs?—R. Et s'il déserte?

Q. Je ne donnerais rien à un déserteur?—R. Du moment qu'un homme ne peut plus servir comme soldat, cela ne doit pas faire de différence qu'il ait été blessé à Niagara ou au front.

Par M. Green:

Q. Il est soumis aux ordres?—R. Oui, il n'a pas un mot à dire sur le choix de l'endroit où il fera son service.

Par M. Macdonald:

Q. Selon votre manière de voir, on établirait l'invalidité complète d'après les rapports médicaux des autorités militaires; automatiquement un homme recevrait un certain montant. Incluriez-vous dans "l'invalidité complète" un homme frappé d'aliénation mentale?—R. Je crois que oui. C'est chose étrange.

Q. Un homme peut souffrir d'un choc qui provoquerait l'aliénation mentale. Je suppose que le rapport du conseil médical déciderait si cette affection mentale est telle qu'elle le rend complètement invalide; et si le conseil est d'avis qu'elle ne le rend pas complètement invalide il irait dans l'autre catégorie des hommes partiellement invalides? Son status serait établi par le conseil?—R. Oui et par les autorités médicales. Je ne crois pas que personne puisse apporter à ce sujet un concours plus précieux que le docteur Clark ici présent.

M. NESBITT: M. Macdonald dit que s'il n'était pas complètement invalide son cas serait précisément le même que celui d'un blessé.

Par M. Macdonald:

Q. Et on laisserait à la commission des Pensions le soin de fixer le chiffre de la pension?—R. Oui.

Q. Et vous pensez que l'on devrait modifier ce montant de temps à autre?—R. Vous devriez en faire une révision.

Q. C'est là une chose fort difficile. Une fois que le cas d'un homme a été l'objet d'une enquête complète par l'autorité dûment constituée, que son status a été déterminé et le taux de sa pension fixé, il pourrait prendre du mieux ou son mal pourrait s'aggraver. Cela voudrait dire, par exemple, qu'une fois que le status ou la pension d'un homme ont été déterminés par le pays par l'entremise d'autorités dûment constituées, lui et ses amis savent qu'il retirera ce montant quoiqu'il arrive, et la permanence comme la certitude sont choses dont il faut tenir compte. Ne croyez-vous pas que cela compensera pour le cas exceptionnel d'un homme dont l'état s'aggravera un peu?—R. Cela est plus que je ne pourrais dire, parce que je ne suis pas médecin.

Q. Je ne parle pas simplement de l'aspect médical?—R. J'ai eu connaissance de ces cas. Prenez le cardiaque, un homme qui a la maladie de cœur. Au début, il n'est pas très affecté, mais il peut devenir plus mal. Dans cinq ou six années c'est presqu'un invalide. Il lui est fort pénible de songer qu'après cinq années il lui faudra essayer de vivre sur une somme d'environ $10 par mois.

Q. Un médecin tiendrait-il compte de cette circonstance?—R. C'est ce que j'ignore. Il semble qu'il y a des maladies, plutôt que des blessures, qui vont s'aggravant et une pension fort modique peut suffire à un homme au début; mais bien malheureux est celui qui, quatre ans plus tard, est incapable de gagner de quoi vivre.

M. NESBITT: Son cas devrait être revisé.

LE TÉMOIN: C'est pourquoi je suis en faveur de la révision des cas.

Par M. Nesbitt:

Q. Et l'échelle devrait être ascendante et non descendante?—R. Ascendante, non descendante. La révision descendante ne va pas. C'est ce que l'on a constaté en France. Les pensionnaires se sont aperçus que plus ils travaillaient plus leur pension était faible, et que moins ils travaillaient plus ils recevaient. Vous devriez faire une révision ascendante.

Par le Président:

Q. En ne réglant pas la chose d'une manière définitive on aurait des difficultés à n'en plus finir?—R. Vous parlez maintenant du cas qui n'est pas sujet à révision?

Q. Vous recommandez qu'on en fasse la révision.

Par M. Macdonald:

Q. Je veux, si nous le pouvons, donner à la chose une forme raisonnée. Votre opinion est que l'on devrait éliminer complètement la distinction qui existe entre les premier et second degrés. Lorsqu'un homme est frappé d'invalidité il devrait avoir droit à une pension. En dehors de cette catégorie, vous dites que la pension devrait être une échelle de gradation que devra déterminer une commission. Relativement aux invalidités présentes et à venir du soldat. Continuant sur ce principe, diriez-vous, au sujet de la validité, quel est le montant de la pension que l'on devrait accorder?—R. Environ $54 par mois ou $12.50 par semaine. D'après les renseignements que j'ai recueillis je connais une foule d'artisans et d'ouvriers, tant à la campagne qu'à la ville et je leur ai demandé ce qu'ils croyaient être un taux raisonnable; j'ai pris l'échelle du coût de la vie dans ce pays, telle que préparée par le ministère du Travail—leurs chiffres montent et baissent; ils sont plus élevés aujourd'hui que l'an dernier—et de l'ensemble j'en suis venu à la conclusion que $12.50 par semaine semblait être un montant équitable.

Q. Pour le simple soldat?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Augmenteriez-vous cette somme lorsqu'il a une femme?—R. Je lui donnerais exactement le même montant, mais un supplément pour les enfants.

Q. Mais pas pour sa femme?—R. Non.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Cette somme comprendrait-elle les services d'un compagnon?—R. Je ne ferais pas d'arrangement du tout, mais j'aurais un montant fixe de $54 par mois qu'il ait une femme ou non. Je donnerais cette somme au célibataire et à l'homme marié qui a sa femme et pas d'enfants. Je ferais une concession supplémentaire lorsqu'il y a des enfants.

Q. Il y a un écart considérable entre l'homme à qui il faut un compagnon et celui qui n'en a pas besoin?—R. Sa femme peut lui prodiguer les soins nécessaires.

Q. Mais s'il n'a pas de femme?

M. NESBITT: Il peut louer les services de quelqu'un.

L'honorable M. OLIVER: S'il peut louer les services de quelqu'un, alors il reçoit trop.

Le TÉMOIN: Votre pension actuelle accorde pour les services particuliers un montant de $7.33 par mois. Quelle sorte de services pouvez-vous retenir pour ce montant?

L'honorable M. OLIVER: Vous ne pouvez en retenir.

Le TÉMOIN: L'homme marié ne reçoit rien pour sa femme lorsque vous fixez l'échelle à $12.50 par semaine. Lui et sa femme, même lorsqu'il est gravement blessé, peuvent vivre avec cela parce qu'ils n'ont pas d'enfants, et elle peut prendre soin de son mari. Pour un célibataire frappé d'invalidité, pas une maison de pension en ville ne voudra le recevoir; il ne peut prendre soin de lui-même, peut-être même qu'il ne peut

s'habiller ou se déshabiller. Même à $12.50 par semaine, il aurait toutes les peines du monde à vivre. Un homme pourrait peut-être vivre avec cette somme, alors qu'un autre ne pourrait pas subsister; il vous faudrait en arriver à une moyenne. Enlevez-lui quelque chose de ces $12.50 et il ne peut vivre du tout.

M. Macdonald: S'il est frappé d'invalidité complète, il faut vous rappeler cette circonstance.

M. Nesbitt: C'est la base qui lui sert de point de départ.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Je ne peux voir comment en justice on mettrait l'individu qui n'a pas besoin des services d'un compagnon sur le même pied que celui qui en a besoin. Celui qui est devenu aveugle, ou qui a perdu les bras ou les jambes doit avoir les services d'un compagnon?—R. Si vous ajoutez ces services spéciaux, vous vous trouverez dans une situation encore plus difficile que si vous adoptiez mon projet. Il est fort difficile de dire quels soins reçoit un homme. Celui qui n'a besoin que de légers soins ne devrait pas avoir autant que celui qui en a besoin fort souvent. L'échelle américaine accorde $100 par mois pour les soins continus d'un compagnon et $75 par mois pour soins intermittents. Pour les soins continus un homme peut retenir les services d'une garde-malade professionnelle dûment diplômée qui a soin de lui continuellement.

Q. Difficilement?—R. Oui il le peut. L'offre de $7.33 par mois est ridicule. Vous feriez aussi bien de la retrancher complètement.

Q. Je ne me fais le défenseur de l'arrangement actuel. Mais celui que vous proposez ne m'a pas l'air d'être tout à fait juste.

M. Macdonald: Nous commençons par la classe de ceux qui sont frappés d'invalidité complète. Il s'agit de savoir si $12.50 est une somme suffisante pour celui qui est frappé d'invalidité complète. Un homme qui se trouve dans cet état doit nécessairement avoir quelqu'un pour prendre soin de lui.

L'honorable M. Oliver: Il est absolument incapable de gagner sa vie.

Par le Président:

Q. Supposons un homme qui était sténographe et qui a perdu une main. Il peut encore se suffire à lui-même?—R. Avec une main il peut apprendre une foule de choses.

Q. Cela dépendrait de l'individu.

L'honorable M. Oliver: Il y a deux états d'invalidité, l'un qui se rapporte à ce qu'un homme peut gagner et l'incapacité de soins personnels. L'homme frappé d'une invalidité qui nécessite les services d'un autre pour ses soins personnels est assurément dans une autre position.

Le Président: Prenez le cas d'un aveugle.

Le Témoin: Un aveugle n'a pas besoin de soins continus. C'est une des classes les plus faciles à contrôler. Un de mes amis visitait dernièrement le refuge de St-Dunstan, à Londres, pour ses aveugles et il dit n'avoir rien vu de plus encourageant et de plus gai. C'est étonnant de voir ce que les aveugles peuvent faire. Ils élèvent des volailles, les tuent, les habillent et les préparent pour le marché. Ils ont appris cela depuis la guerre, et cette occupation n'est qu'une entre plusieurs.

M. Nesbitt: Aux Etats-Unis on a obtenu de merveilleux résultats avec les aveugles.

L'honorable M. Oliver: Cela veut dire l'établissement d'institutions, une autre question qui se greffe sur celle-ci.

Le Témoin: Le sujet dans son ensemble est tellement vaste qu'on pourrait en parler des heures durant sans en arriver à des conclusions définies.

L'honorable M. Oliver: Nous sommes ici pour arrêter une échelle de pension qui répondra à toutes les exigences qui existent dans le moment en dehors des institutions où l'on prendrait de ces cas particuliers parce que nous n'en avons pas à l'heure actuelle et que nous ne sommes pas autorisés à s'occuper de cette question.

M. Nesbitt: Nous devrions l'être.

Le TÉMOIN: Dans les cas de misère particulière la commision peut faire personnellement des arrangements spéciaux à cet égard. Je souhaite que l'on pourra porter le taux à $12.50 par semaine. Je n'aimerais guère à vivre sur cette somme s'il m'était arrivé quelque chose.

Par M. Macdonald:

Q. Vous considérez que $12.50 est une allocation raisonnable pour un simple soldat. Comment établirez-vous la gradation de cette échelle?—R. Cela ne m'intéresse pas le moindrement. Vous pouvez faire monter la courbe rapidement ou lentement.

Q. Vous n'avez aucune idée particulière à suggérer relativement à l'augmentation de ce montant?—R. Prenez le $54 par mois et laissez la pension du colonel à ce qu'elle est et cela serait le degré ou la courbe. Cela serait une gradation beaucoup plus uniforme.

M. NESBITT: L'allocation d'un colonel est de $1,200 par année.

Par M. Macdonald:

Q. Pour l'invalidité complète?—R. Le colonel a $1,440; le simple soldat reçoit $264.

Le PRÉSIDENT: Votre taux donnerait au simple soldat plus qu'un lieutenant reçoit en vertu de notre échelle actuelle. Le lieutenant reçoit $482 et un capitaine, $720. Cela donne $630 au simple soldat, ce qui ne serait pas beaucoup moins que le taux fixé celle du simple soldat à $630; tous les grades en proportion.

Par M. Macdonald:

Q. Vous laisseriez l'allocation du colonel à $1,200?—R. Ou $1,440, et augmenter celle du simple soldats à $630; tous les grades en proportion.

Par l'hon. M. Oliver:

Q. Dans votre rapport, publié dans ce pamphlet, vous avez exposé un projet d'échelle?—R. Oui, mais j'ai changé d'opinion, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autre chose à ajouter, monsieur Darling?

Le TÉMOIN: Non.

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Nous serons fort contents d'entendre ce que le docteur Clarke a à nous dire.

Le docteur CHARLES K. CLARKE, surintendant de l'Hôpital Général de Toronto: Monsieur le Président et Messieurs,—M. Darling m'a prié de vous dire un mot, en ma qualité de spécialiste, au sujet de certaines choses dont j'ai fait une étude particulière et qui se rattachent à la question que vous êtes actuellement à étudier. Je suis surintendant de l'Hôpital général de Toronto et j'ai fait une spécialité de l'étude des maladies mentales et nerveuses, travaux auxquels j'ai consacré la plus grande partie de ma vie. A l'heure actuelle nous confrontons, dans notre province, et l'observation peut s'appliquer plus ou moins à toutes les provinces, le fait que nous n'avons pas de refuge pour le soldat qui revient au pays affecté par de nouvelles conditions. Par tout l'univers il y a une foule d'états nerveux que nous ne connaissions guère, à cause de l'emploi d'explosifs puissants de même qu'une foule de situations d'un ordre tout à fait exceptionnel, et il en résulte que lorsque ces hommes sont de retour on ne peut faire pour eux que très peu dans ce que je crois être la véritable voie à suivre. On ne peut en prendre soin à l'hôpital général, on ne peut les soigner dans les refuges pour convalescents, et la seule ressource qui nous reste est de l'envoyer à l'asile. C'est une chose qui semble préjudiciable parce que c'est leur infliger une flétrissure, qu'ils ne méritent

pas—je ne considère pas moi-même que c'est leur infliger une flétrissure, mais le public en général voit la chose sous cet angle, et c'est à tort que le fait d'être admis dans cette institution porte préjudice à un patient, surtout lorsque son cas est guérissable. J'ai vu un grand nombre de ces soldats revenus au pays et les conditions que j'ai constatées chez eux ne sont pas celles que l'on observe habituellement à l'asile. Ce sont des conditions d'un ordre nouveau, attribuables, comme je le dis, à des causes exceptionnelles. Nous ne pouvons traiter ces cas à l'hôpital général. Il répugne de le dire, mais notre pays est tellement arriéré dans le soin des aliénés que nous devrions presque avoir honte de nous-mêmes. Nous construisons de vastes hôpitaux généraux pour la cure des maladies aiguës de toutes sortes, nous dépensons des sommes énormes pour la construction et l'aménagement de l'hôpital dont j'ai la direction; l'édifice seul a coûté près de $4,000,000 et cependant nous n'avons pas, dans toute la province, ou dans le Dominion, un hôpital convenable pour le traitement des cas du genre de ceux qui sont guérissables à leur début. Nous sommes en conséquence obligés de les diriger sur l'asile public où, règle générale, on les considère, non pas comme des particuliers, mais comme faisant partie d'un troupeau. La faute en est au système. Il y a longtemps de cela, j'étais allé en Europe, faisant partie d'une commission chargée de faire une enquête sur le traitement des cas de ce genre, et j'ai cru que Toronto serait doté d'une institution affectée à cette fin. Nous avons eu $100,000 pour l'achat d'un emplacement, mais le projet n'a jamais eu de suite et il est pénible de voir les Américains faire ce que nous aurions dû faire. Ils ont fondé ce que l'on désigne sous le nom d'hôpitaux psycopathiques consacrés précisément au traitement et au soin de ces cas étranges que l'on peut guérir au début. Prenons Toronto comme exemple, qu'avons-nous dans cette ville. Nous avons un asile pour la population du comté de York et de la cité de Toronto, soit une population réunie d'au delà de 500,000, avec seulement mille lits. Cela ne répond pas du tout aux exigences. Nous devrions avoir une institution de 2,500 lits pour satisfaire aux besoins de cette population. Nous avons un petit hôpital d'admission insuffisamment aménagé et il en résulte qu'un grand nombre de ces cas curables ne reçoivent pas les soins voulus qu'une foule de soldats de retour ici devraient avoir.

M. MACDONALD: Quels sont les genres de cas qui exigent un traitement spécial?

Le docteur CLARKE: Les troubles nerveux excessifs qui diffèrent tout à fait du cas courant dont nous avons toujours un certain nombre. Un grand nombre de ces cas sont trop violents, ils ne sauraient être traités à l'hôpital général, et leur établissement dépend entièrement du traitement voulu et systématiquement conduit. Je suis d'avis que pour répondre aux besoins de cette province seule un petit établissement pourvu de quinze ou vingt lits suffirait. L'équipement de cette institution nécessiterait de grandes dépenses.

M. MACDONALD: Quinze ou vingt lits seraient-ils suffisants?

Le docteur CLARKE: Oui, parce que lorsqu'ils sont guérissables ils se rétablissent rapidement.

M. NESBITT: N'y a-t-il pas un endroit à Guelph qui répondrait aux exigences de la situation?

Le docteur CLARKE: C'est une institution particulière où les patients auraient à payer de $30 à $40 par semaine. En outre de cela cette institution devrait être dans le voisinage des grands hôpitaux où l'on aurait accès aux laboratoires pour ce qui se rattache à leurs cas. Dans la médecine moderne le laboratoire est la partie la plus importante de l'hôpital et est très dispendieux d'équipement et d'entretien. Si nous avions une institution de ce genre à proximité de ces grands hôpitaux on pourrait avoir facilement accès aux laboratoires.

Le PRÉSIDENT: Combien en coûterait-il d'aménager une institution de ce genre?

Le docteur CLARKE: Pas plus que de $20,000 à $25,000.

Le PRÉSIDENT: A combien s'élèverait par année les frais d'entretien?

Le docteur CLARKE: Cela ne s'élèverait pas plus qu'au coût moyen d'un patient à l'hôpital. Peut-être de $2 à $2.25 par semaine, ce qui n'est pas dispendieux. Elle

devrait être sous la direction de gens formés au traitement de ces cas, et il n'y a pas le moindre doute que la faculté médicale, qui possède une expérience toute spéciale, consentirait volontiers à donner gratuitement ses services.

Le PRÉSIDENT: Il n'y aurait aucune difficulté dans un endroit comme Toronto?

Le docteur CLARKE: Pas la moindre. Par exemple, si cette institution se trouvait quelque part à proximité de notre hôpital général, je surveillerais volontiers l'aménagement et la dirigerais gratuitement, parce que cela exige des connaissances spéciales, on ne saurait en douter.

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous qu'il en faudrait une dans chaque province?

Le docteur CLARKE: Dans chaque province.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que ce serait mieux que d'avoir une grande institution à quelque point central?

Le docteur CLARKE: Oui, il n'y a pas à en douter.

M. MACDONALD: Avez-vous eu connaissance de plusieurs cas, comme ceux dont vous parlez, qui exigent un traitement?

Le docteur CLARKE: Oui, plusieurs. Ensuite il y a une catégorie de cas dont il faudra s'occuper et qui exigeront une étude approfondie parce que l'affection n'est pas découverte chez les simples soldats au moment de leur engagement. Une des maladies les plus graves est la parésie générale, dont on parle communément comme de la paralysie générale. C'est une maladie répandue parmi les soldats, elle est syphilitique de sa nature et, règle générale, il lui faut de cinq à vingt ans pour atteindre son plein développement. Un grand nombre de soldats ont été envoyés à une clinique que j'ai à l'hôpital et j'ai constaté, parmi eux, plusieurs cas de cette espèce; naturellement, ils ont contracté cette maladie longtemps avant leur entrée dans l'armée, mais quant à ce que l'on devrait faire pour eux, c'est là une question qu'il faudra mettre à l'étude.

M. MACDONALD: Ne pourrait-on pas découvrir les maladies en question par un examen médical approfondi lors de l'enrôlement?

Le docteur CLARKE: On le pourrait en faisant un examen spécial, mais non pas au cours d'un examen ordinaire. On ne peut la découvrir aux premières périodes sans faire l'analyse du sang. Il me semble que ce que l'on devrait faire à cet égard constitue une question de grande importance.

M. NESBITT: Est-ce que ces individus dont vous parlez exigent un traitement prolongé?

Le docteur CLARK: Non, heureusement, car leur carrière est très courte; ordinairement, ils ne vivent pas plus de deux ou trois ans après que la maladie s'est déclarée. J'ai eu des soldats qui sont venus me voir et je me suis demandé comment on avait pu les accepter. Ensuite il y a les soldats faibles d'esprit; un grand nombre de soldats sont au-dessous de la moyenne ordinaire; j'en ai trouvé dont la mentalité ne dépassait pas celle d'un enfant de sept ou huit ans. Je causais avec l'un d'entre eux l'autre jour et lui ayant demandé pourquoi il combattait, il me répondit qu'il combattait dans la guerre entre les Allemands et les Etats-Unis et qu'il était du côté des Etats-Unis.

M. MACDONALD: Recommanderiez-vous de pourvoir, dans l'échelle des pensions, à ceux qui sont faibles d'esprit ou qui sont frappés d'aliénation mentale partielle?

Le docteur CLARK: Pourquoi pas, ils ont autant droit qu'on s'occupe d'eux que des autres.

M. MACDONALD: Ont-ils droit d'être dans une catégorie différente des autres?

Le dotceur CLARK: Non, on pourrait les mettre dans la classe de ceux qui sont frappés d'invalidité complète.

Le PRÉSIDENT: Cela serait pour une invalidité mentale résultant de l'épuisement du système nerveux pendant son service au front. Supposons un homme qui est simplement au camp, vous considériez, dans ce cas, qu'il y avait quelque prédisposition, quelque cause antérieure; cela serait autre chose que le cas d'un homme affecté par un choc nerveux au cours du combat?

Le docteur CLARK: Certainement, tout homme qui souffre d'un choc semblable.

Le PRÉSIDENT: Il y a une différence entre le cas de celui qui a été blessé en face de l'ennemi et de celui qui est demeuré au camp.

Le docteur CLARK: Certainement. Je pourrais citer le cas d'un homme qui fut admis à l'hôpital il y a quelques semaines et qui souffrait tout simplement d'un choc causé, disait-il, par l'explosion d'explosifs puissants. Je n'accepterais pas son histoire sans un grain de sel; ce qu'il raconta était très plausible; il se trouvait sur un camion chargé de munitions, lorsqu'une bombe fit sauter le camion qui suivait, et son état, prétendait-il, était le résultat de cette explosion. Je me suis assuré, comme question de fait, qu'il n'avait jamais quitté l'Angleterre, et cependant son état nerveux était des plus déplorables, cela ne fait aucun doute. Naturellement, c'est là un de ces cas que devrait régler le bureau médical.

M. NESBITT: Est-ce que l'on n'envoie pas ces hommes nerveux dans les maisons de convalescence?

Le docteur CLARK: Non, ces maisons ne leur conviennent pas; je crois qu'il serait cruel de les y envoyer.

Le PRÉSIDENT: Vous dites que l'on devrait leur trouver une institution spéciale?

Le docteur CLARK: Une institution spéciale comptant quinze ou vingt lits.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que quinze ou vingt lits suffiraient dans une ville comme Toronto, où il y a un si grand nombre d'hommes?

Le docteur CLARK: Je crois que oui.

M. GREEN: Ce serait une sorte de maison de repos?

Le docteur CLARK: Une sorte de maison de repos, et un endroit de ce genre est une nécessité. J'ai parlé au docteur Marlow, et il convient avec moi que quinze ou vingt lits seraient suffisants. J'ignore et ceci se rapporte au sujet sur lequel vous faites enquête.

Le docteur Alexander Charles McKay, L.L.D., un des principaux de l'école technique de Toronto, est appelé.

Le PRÉSIDENT: Nous serions heureux d'entendre ce que vous avez à nous dire sur le sujet, docteur McKay.

Le docteur McKAY: Je m'intéresse d'une manière spéciale à l'instruction de ceux qui s'adonnent à la vie industrielle, et en tant que cela se rapporte à la question que vous étudiez, je suis prêt, monsieur, à vous adresser la parole. Nous, dans la province d'Ontario, et dans plusieurs autres provinces du Canada, avons étudié la question de la formation industrielle au cours des dernières années. Lorsque je parle de l'école technique de Toronto, je suis supposé parler, dans une certaine mesure, des autres institutions techniques du Dominion, car ce que nous nous proposons de faire à Toronto, pour le travail industriel, peut être également entrepris dans les autres écoles techniques du pays. L'école technique de la ville de Toronto est établie en vertu de la Loi de l'enseignement industriel de la province d'Ontario, mais est soutenue par la ville de Toronto. L'édifice dans lequel je travaille a été construit récemment et a coûté plus de un million et demi de dollars ou l'outillage compris, deux millions, avant que nous fussions prêts à commencer le travail. J'aimerais à vous exposer le but de cette institution. Comme vous le savez tous, Toronto est une grande ville manufacturière et industrielle, et la majorité de la popuplation s'occupe d'industrie. Nous avons établi notre institution pour donner l'enseignement industriel à ceux qui embrassent la vie indsutrielle. Dans ce but, nous avons dû réunir dans un vaste édifice, tout ce qui se rapporte à la vie industrielle de la ville de Toronto et nous sommes outillés de manière à enseigner presque toutes les divisions de l'industrie de la ville. Je ne veux pas dire que chaque industrie a son atelier, mais toutes les principales industries sont représentées dans le travail de l'institution. Quant aux soldats revenus du front, plusieurs m'ont écrit et il m'a été possible de faire quelque chose pour eux. Mais bien que ces hommes aient été renvoyés en grand nombre, j'ai trouvé que leur état ne leur permettait pas d'entreprendre le travail qu nous étions disposés à leur donner à l'école pour leur profit personnel. Nous n'avons eu que trois soldats

revenus du front, à l'école, et j'aimerais à vous parler de ces trois hommes et vous donner en même temps, si je le puis, une idée de ce que l'on peut faire pour les soldats. Le premier qui vint nous trouver était revenu avec le bras gauche à peu près paralysé; il ne pouvait qu'exercer une pression avec son bras. Il avait été un briquetier d'expérience et il vint nous voir afin de trouver ce que nous pouvions faire pour lui, ce que lui avait conseillé, je suppose, quelque commission d'hôpital. Je le plaçai dans notre classe de dessin, ce qui n'est pas pour la formation d'architectes de profession, mais de contremaîtres, de commis, et le reste, dans le but d'en faire un contremaître de travaux industriels. Il s'adonna au travail avec succès pendant trois ou quatre semaines, puis disparut tout à coup. Quelques jours après son départ, je reçus une lettre de lui, venant du camp de concentration, près de Cochrane; il me disait qu'il croyait qu'il était encore trop tôt pour lui d'entreprendre le travail à l'intérieur et qu'il ne pouvait vivre renfermé. Ceci était de bonne heure en hiver, et à cause de ce sentiment et sur l'avis de ses médecins, il avait décidé de retourner à la vie au grand air, mais il avait été nommé à quelque position officielle à ce camp, économisant ainsi tout son salaire; il espérait revenir poursuivre le travail que nous avions fait pour lui et pour lequel il exprimait toute sa reconnaissance. Les professeurs de l'école étaient d'opinion que cet homme pouvait faire des progrès et obtenir en très peu de temps une position supérieure à toutes celles qu'il avait occupées avant d'aller à la guerre. C'est là le premier. Le second qui vint nous trouver avait déjà fréquenté l'école, lorsqu'il était enfant, à vrai dire; il était parti avec le premier contingent et avait atteint sa dix-septième année pendant la traversée de l'Atlantique. Il revint peu après, à 18 ans, l'œil gauche enlevé, le bras gauche brisé en deux endroits, et les jambes affreusement mutilées. Il s'est rétabli assez bien, sauf, naturellement, son œil gauche. Il avait suivi une de nos classes préliminaires se préparant à la matriculation dans la division des sciences appliquées de l'Université de Toronto, dans l'espoir de devenir ingénieur civil. C'est un garçon intelligent, il peut faire le travail que nous lui donnons à l'école, et s'il peut fréquenter les cours pendant deux ans encore, il deviendra, je n'en ai aucun doute, l'homme qu'il voulait être avait d'aller à la guerre. Le troisième cas est celui d'un homme que quelques-uns d'entre vous connaissent personnellement, un homme qui s'était occupé de travaux de chemin de fer avait d'aller à la guerre. Il revint au Canada le bras droit paralysé.

Par M. Nesbitt:

Q. Quel genre de travaux de chemin de fer?—R. Je ne saurais dire d'une manière précise, excepté qu'il avait une certaine connaissance des mouvements des convois et autre chose semblable—une connaissance assez approfondie—mais je ne pourrais dire au juste quel travail il a fait. On lui avait conseillé de venir nous voir croyant qu'il pouvait se préparer à être télégraphiste sur les chemins de fer, et je crois qu'il avait pensé, parce qu'on le lui avait dit, que, peut-être, il recouvrirait l'usage de son bras droit en se servant du manipulateur.

Q. Qu'avait-il au bras?—R. Le bras était partiellement paralysé. Il semble y avoir une peau nouvelle sur cette partie de l'avant-bras (indiquant). Je ne l'ai pas questionné beaucoup touchant le genre de blessure qu'il avait reçue. Cet homme croyait pouvoir apprendre la télégraphie de chemin de fer, et bien que nous n'ayons pas enseigné ce travail à l'école, nous avons pensé que nous devions y pourvoir, bien qu'il fût le seul élève à demander ce travail alors. Nous l'avons placé sous la direction d'un très habile professeur de télégraphie, qui a acquis de l'expérience dans les bureaux du Pacifique-Canadien, et il est avec nous depuis environ six semaines. Je puis dire qu'il possède une bonne instruction élémentaire, et étant écossais, naturellement, il a bien réussi dans son travail depuis qu'il est avec nous. Réellement, il devient un télégraphiste expérimenté. Je lui en ai parlé hier, et il m'a dit qu'il pouvait recevoir quinze mots à la minute, ce qui, vraiment, est très joli pour celui qui n'a que quelques semaines de pratique. Maintenant, par conséquent, relativement à ce cas, je désire vous soumettre une idée qui m'est venue depuis que je suis dans cette

salle, car auparavant j'ignorais quelle sorte de travaux on entreprendrait. Je questionnai cet homme hier sur sa pension. Il me dit qu'il recevait $192 par année. C'est là une bien petite somme, environ $4 par semaine seulement. Je lui dis, " Cela vous coûte plus de $4 pour vivre à Toronto ". " Oh! oui ", répondit-il, et apparemment il en avait souffert beaucoup. De fait, un peu de correspondance avait été échangée à ce propos avant qu'il vint nous trouver, mais je n'étais guère satisfait de la situation. Il a une pension à présent, une pension temporaire, d'environ $4 par semaine, mais il lui en coûte davantage pour vivre à Toronto, et nous ne lui chargeons rien pour son enseignement. Je lui parlai de son avenir, et il était persuadé qu'il faisait quelque chose qui lui serait utile, et était heureux de ce que l'on faisait pour lui. Il regardait l'avenir avec espoir et disait—c'était là une suggestion qu'on lui avait faite—" Je serai bientôt en mesure de gagner $60 ou $70 par mois ". Voici ce que je désire suggérer à cette commission: que l'on pourvoit—temporairement, pour une période comparativement courte—aux besoins de ces hommes que l'on peut préparer à la vie industrielle, pendant qu'ils fréquentent des écoles comme celle que possède la ville de Toronto. Le point que je désire souligner est celui-ci: d'après l'expérience que j'ai acquise, il y en a plusieurs de ceux qui reviennent du front que l'on peut secourir à présent, et que l'on peut, avec une faible assistance supplémentaire du gouvernement, préparer en très peu de temps à occuper des positions meilleures que celles qu'ils occupaient dans la vie industrielle du pays avant d'aller à la guerre. Avec l'école de Toronto, et la chose serait vraie pour plusieurs autres écoles, nous sommes prêts à prendre charge, en tout temps, de plusieurs centaines de ces hommes. Nous avons une organisation qui nous permettrait de faire ce travail d'une manière très efficace, et à très peu de frais, mais je crois que ces derniers devraient être à la charge du gouvernement du Dominion.

Par M. Nesbitt:

Q. Ou à celle des hommes s'ils sont suffisamment payés?—R. Ou des hommes s'ils sont suffisamment payés.

Par M. Greene:

Q. Votre institution, telle qu'actuellement constituée, s'occupe plutôt du développement de l'ouvrier industriel que du soin de celui qui a quelque infirmité physique?—R. Oui, c'est une école industrielle.

Q. Ce que je veux dire c'est que votre institution actuelle n'a pas pour but de s'occuper du soin et de l'instruction de ceux qui ont quelque infirmité physique?—R. Non, sauf que je ne vois aucune raison d'établir une distinction.

Par M. Nesbitt:

Q. Enseignez-vous le métier de tailleur?—R. Pas aux hommes mais aux femmes.

Par M. Macdonald:

Q. Quels métiers enseignez-vous?—R. Je vais commencer par le sous-sol de l'édifice. Nous enseignons là, l'impression et le tirage, la peinture et la décoration, le plâtrage et les travaux de décoration au plâtre, les travaux en ciment, la fabrication et le posage de la brique; tous les genres de menuiserie, de charpenterie et d'ébénisterie; les travaux de toutes sortes se rapportant au sciage et à la préparation du bois; pour les métaux, nous avons: les travaux d'atelier de tous genres, les travaux de forge et de fonderie; la cuisson de la brique, de la tuile et de la terra-cotta; les travaux en électricité de tous genres, avancés et élémentaires; la plomberie, les appareils à vapeur et à gaz. Nous sommes, par conséquent, en mesure de recevoir à l'école tout homme qui désire devenir ingénieur stationnaire; et je crois que nous avons probablement la meilleure installation du continent à cette fin. Nous avons l'industrie chimique, de fait, il y a plusieurs industries qui se rapportent à la chimie; les industries

qui se rapportent aux arts, et plusieurs de ces dernières conviendraient à ces hommes; et puis nous avons la division du dessin, où on enseigne le dessin architectural et le dessin mécanique et autres du même genre.

Par M. Oliver:

Q. Le travail fait à l'école technique conviendrait surtout à ceux qui ont perdu leurs mains?—R. Pas nécessairement. On pourrait trouver quelque chose pour celui qui aurait perdu un membre.

Par le Président:

Q. Quant au travail de décoration, un homme qui n'a qu'une main pourrait-il le faire?—R. Un certain genre de travail de décoration intérieure, mais un homme qui posséderait des connaissances sur les travaux de constructions, s'il est intelligent, pourrait devenir en quelques mois, un bon inspecteur de travaux de constructions.

Q. Un bon contre-maître?—R. Oui.

Par M. Macdonald:

Q. Quel métier conviendrait à celui qui a perdu une main?—R. J'en ai justement mentionné un.

Q. Voulez-vous dire celui de télégraphiste?—R. Celui de télégraphiste, de peintre décorateur, et une grande partie de ce genre de travaux. J'ai vu un grand nombre de peintres qui n'avaient qu'une seule main et un crochet à la place de l'autre.

M. NESBITT: J'ai vu des manchots qui faisaient tous les travaux de la ferme.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous ne vous occupez pas des petits métiers?—R. Nous sommes outillés pour enseigner tous les métiers de la vie industrielle de Toronto.

Q. Vous avez commencé à enseigner la télégraphie?—R. Nous avons occupé cet édifice et avons organisé notre travail en septembre dernier seulement. Naturellement, la télégraphie est un travail très important, et que l'on enseignera régulièrement à l'école, mais on ne l'avait pas encore fait alors.

Par M. Macdonald:

Q. Avez-vous pensé au problème des pensions?—R. Non, monsieur, je n'en ai pas fait une étude spéciale. J'avais pensé tout simplement—et j'en suis persuadé—que l'on pouvait faire beaucoup en ce sens pour les soldats revenus du front, et nous sommes en mesure de le faire.

Le PRÉSIDENT: Au nom du comité je désire vous remercier pour votre intéressant témoignage de ce matin.

Le témoin est renvoyé.

M. DARLING est rappelé et interrogé de nouveau.

Par M. Macdonald:

Q. Vous avez dit, je crois, que c'est M. Oliver qui vous avait questionné relativement à la comparaison de la liste de pensions de l'Australie et des autres listes de pensions, que vous aviez changé d'avis sur l'opinion que vous avez donnée dans le mémoire que nous avons tous reçu et que vous avez si bien préparé. Vous dites que vous suggérez une pension simple de $12.50 pour le soldat en cas d'incapacité totale?—R. Oui.

Q. Laissant au bureau des pensions le soin de fixer tout ce qui se rapporte aux cas d'incapacité partielle. C'est là, je crois, ce que vous prétendez?—R. Oui.

Q. Au cas où le comité n'approuverait pas votre manière de voir sous ce rapport, peut-être pourriez-vous nous donner des renseignements quant aux autres pays?—R. Bien, tous les pays accordent des pensions. En tant que je puisse m'en rendre compte, le système américain est généreux, mais il est difficile d'en saisir toutes les dispositions. J'ai obtenu tous les renseignements de Washington, mais un avocat qui s'occupe de pensions seul peut se débrouiller. Les lois datent de 1812 environ, et chaque nouvelle mesure renverse, ou annule, ou amende les dispositions des lois précé dentes. J'ai tous les renseignements renfermés dans un livre très épais, mais je n'ai pu rien en tirer moi-même.

Q. D'une manière générale, ils ne font aucune distinction entre un simple soldat et un officier?—R. D'après ce que je puis comprendre, ils ne font aucune distinction. Le total est élevé, atteignant $1,200.

Par le président:

Q. En cas d'incapacité totale, il n'y a pas de distinction entre les divers grades dans le service, chaque homme reçoit $1,200, que ce soit un général ou un simple soldat?—R. Oui. Puis il y a un taux fixe de compensation pour chaque blessure causée par un coup de feu ou blessure corporelle. Je ne vois pas comment cela s'applique, car un coup de feu peut causer, dans un cas, une blessure très légère et sans inconvénient, tandis que dans un autre, la blessure peut être très grave.

Par M. Macdonald:

Q. Avez-vous des suggestions à faire sous ce rapport?—R. Je crois que les principes sur lesquels reposent la loi des pensions de chaque pays doivent être discutés et étudiés avec soin. Je suis opposé à ce que l'on établisse une comparaison entre la solde accordée en Australie et celle que l'on accorde ici.

Q. Pourquoi?—R. Parce que nos hommes ne vivent pas en Australie.

Par M. Nesbitt:

Q. Le milieu n'est pas le même ici?—R. Le milieu n'est pas le même.

Par le président:

Q. Y a-t-il une différence dans le coût de la vie, comparé au Canada?—R. Je l'ignore, mais même dans le cas où l'Australie ne paierait pas ses hommes suffisamment, je ne vois pas pourquoi nous ferions la même chose.

M. Oliver: En Autralie, ils ont établi l'entraînement obligatoire.

M. le Président: Quelle différence cela ferait-il?

M. Oliver: Cela ferait cette différence-ci, que leurs hommes là-bas comprennent qu'ils sont soumis au service militaire en certaines circonstances.

M. le Président: Mais ils ne sont pas forcés de servir, l'enrôlement est libre. Ils sont forcés de s'entraîner, mais pour le service d'outre-mer, ils s'enrôlent librement comme le font nos hommes ici.

M. Oliver: Ici, la base du système est la liberté absolue. Il nous faut, au Canada, lever un grand nombre de troupes pour le service actif, et si nous ne traitons pas avec libéralité ceux qui ont servi dans le passé, nous ne pouvons espérer enrôler le nombre nécessaire avec le système volontaire. En Australie, ils ont établi l'idée du service militaire.

M. le Président: D'après moi, la grande majorité de ceux qui se sont enrôlés volontairement pour le service pendant la première année n'ont jamais considéré la question des pensions. Ils n'ont jamais su s'il y aurait des pensions ou non, et ne s'en sont pas occupés; ils voulaient partir et servir leur pays.

M. Nesbitt: Plusieurs s'occupent davantage du fonds patriotique et des allocations d'absence, vous ne les entendez pas souvent mentionner les pensions.

Le TÉMOIN: Parlant d'hommes que je connais dans les métiers de construction, plusieurs d'entre eux disent: "Je ne veux pas une pension, je veux un emploi."

M. MACDONALD: C'est le cas d'un grand nombre de ceux qui sont revenus. Ils peuvent parler ainsi dans le premier énervement que cause la guerre, mais leurs idées changent plus tard lorsque vient la maladie. La pension sera très utile pour les jours sombres.

Le PRÉSIDENT: Si les hommes ont droit à une pension, ils l'accepteront.

M. OLIVER: Celui qui est frappé d'incapacité physique ne peut rivaliser avec avantage avec l'homme sain, dans n'importe quel métier. Je serais heureux de penser qu'un homme va recevoir une considération spéciale parce qu'il a fait preuve de patriotisme, mais je ne suis pas sûr qu'il l'obtienne.

Le PRÉSIDENT: C'est une bonne chose pour celui qui est dans le besoin de savoir qu'il lui revient un peu d'argent.

Par M. Macdonald:

Q. Maintenant, M. Darling, je crois que le résultat de votre enquête—et vous avez étudié la question avec soin—d'après votre mémoire, est d'abolir les grades?—R. Absolument.

Q. Et de substituer un minimum de $12.50 dans chaque cas d'incapacité complète, sans allocation spéciale pour un serviteur; puis vous abandonnez les cas spéciaux à la discrétion du bureau. Que dites-vous de cela?—R. Je suis fortement en faveur de donner au célibataire autant qu'à l'homme marié. Le simple fait qu'un homme est incapable peut porter une femme à l'épouser. Si nous accordons $12.50 par semaine, l'homme pourra se marier et sa femme prendra soin de lui. De cette manière, vous ne le condamnez pas au célibat et à passer le reste de sa vie dans une maison de pension à bon marché. Ce sera mieux au point de vue national aussi.

M. MACDONALD: Le devoir du parlement en créant un bureau des pensions serait d'établir, pour ce bureau, des échelles fixes, tandis que le devoir de ce dernier serait de déterminer quels sont ceux qui ont droit à une pension. Je crois que le parlement serait probablement disposé—peut-être que non après considération—à fixer l'échelle que devrait appliquer le bureau après l'enquête nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Et laisser le moins possible à la discrétion de chacun.

M. NESBITT: Cependant nous en laissons beaucoup à la discrétion de la Commission des Chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Avec des échelles fixes, les hommes sauraient exactement ce qu'ils vont recevoir, et ils ne pourraient exercer aucune pression, ce qui se produirait sans aucun doute si on adoptait l'autre méthode.

M. MACDONALD: Si vous laissez le tout à la discrétion du bureau des pensions, un réclamant pourrait se dire: si je puis faire agir quelque influence afin de persuader ce bureau que mon cas est un peu plus grave que celui d'un autre, j'obtiendrais davantage—et cela donnerait lieu à des abus. Il vous faut fixer une limite.

Le TÉMOIN: Je suggérerais qu'au lieu de n'avoir que deux classes de gens, en outre de ceux qui sont complètement incapables, le gouvernement en ait environ cinq. Alors la différence ne serait pas aussi grande.

Par le Président:

Q. Pourriez-vous, M. Darling, exposer ce que, d'après vous, devraient être ces classes?—R. Je n'ai jamais eu l'occasion d'en parler auparavant. Je n'ai rencontré personne pour discuter cette question avec moi. Le seul homme à qui j'en ai parlé en savait moins que moi. C'est la première fois que l'occasion m'est fournie d'en parler.

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais que M. Darling et M. Jarvis confèrent ensemble touchant ces classes.

Par M. Nesbitt:

Q. M. Darling, vous nous avez dit d'abord que vous préféreriez laisser en grande partie les cas d'incapacité complète à la discrétion du bureau?—R. Je le préférerais.

Q. Dans le cas où vous établiriez des classes, ne vaudrait-il pas mieux suivre le système américain et accorder telle somme pour certaines blessures déterminées?—R. Que feriez-vous des cas d'invalidité complète?

Q. Il y a les cas d'incapacité totale.—R. Un homme de santé délicate, de faible constitution, que la maladie emporte petit à petit, ne pourrait être inclus dans une échelle définie. Vous pouvez suivre l'échelle américaine, et accorder une somme fixe pour la perte d'un pouce ou d'un doigt ou d'une jambe, ou des deux jambes, pour un bras amputé à l'épaule ou une jambe amputée au genou. Il y a une échelle pour les blessures ou invalidité de ce genre.

Par M. Scott:

Q. On rencontre encore là de grandes difficultés. Outre l'incapacité totale, vous établiriez des classes d'après la différence de capacité de gain de chaque homme?—R. Oui.

Q. La capacité de gain des hommes n'était pas la même avant leur départ pour la guerre. L'un gagnait mille dollars par année, un autre, six cents, et un autre, deux mille. Je ne crois pas avoir pensé à cela d'abord. Mais je ne crois qu'il soit possible de baser une pension sur la capacité de gain d'un homme avant son départ pour la guerre. Vous découvririez que tous les millionnaires en herbe du pays sont allés à la guerre. Il n'y aurait pas dans ce cas un seul homme qui n'aurait pas eu un salaire d'au moins $1,500.

Q. Si vous ne vous basez pas sur la capacité de gain, qu'allez-vous faire? Prétendez-vous que la capacité de gain de chacun est la même chose?

Le PRÉSIDENT: A cause de cela, peu importe le système que vous adopterez, il va falloir une administration rigoureuse.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE DU COMITÉ N° 110,

VENDREDI, 24 mars 1916.

Le comité spécial nommé pour étudier les taux de pensions en vigueur au Canada pour les soldats invalides, l'établissement d'un bureau de pensions, et autres questions qui s'y rattachent, et pour faire rapport, s'est réuni à dix heures et demie du matin, l'honorable M. Hazen, président, occupant le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: M. Darling, vous deviez, je crois, vous consulter avec quelques-uns des officiers du bureau des pensions, et préparer un mémoire que vous deviez soumettre au comité, l'avez-vous fait?

M. DARLING: J'ai rencontré M. Borden, après arrangement, hier après-midi, et il était bien près de quatre heures lorsqu'il me fut permis de le voir; nous avons discuté la question à fond; il m'a été impossible de voir toute autre personne, parce qu'il était cinq heures et demie lorsque j'ai quitté M. Borden.

Le PRÉSIDENT: Vous avez dit au comité que la première et la second classes devraient être réunies, c'est-à-dire, qu'il ne devrait pas y avoir de différence entre le montant accordé à celui qui a été blessé ou qui a contracté une maladie au feu ou en face de l'ennemi, et le montant payé à celui qui a contracté une maladie quelconque après s'être enrôlé; puis vous avez dit que vous étiez en faveur d'une division en cinq classes.

M. Darling: Il est inutile de mêler les deux cas, une fois les deux classes éliminées, cette division devrait certainement se faire.

Le Président: Vous deviez préparer un mémoire de ce que vous suggérez, mais vous n'avez pas eu le temps de le faire.

M. Darling: Non, je n'en ai pas eu le temps.

Le Président: Le ferez-vous un peu plus tard et le soumettrez-vous au comité?

M. Darling: Je le ferai avec plaisir.

Le Président: Maintenant, messieurs, je crois qu'il serait bon d'entendre M. Scammell. M. Scammell, nous serions heureux d'écouter toute déclaration que vous auriez à faire.

M. E. H. Scammell est appelé:

Par le Président:

Q. Vous êtes secrétaire de la commission des maisons de convalescence, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Est-ce là le nom de votre commission?—R. Non, la commission des hôpitaux militaires et des maisons de convalescence.

Q. Maintenant, si vous avez une déclaration à nous faire, ou si vous désirez nous fournir quelque renseignement, nous vous écouterons avec plaisir.—R. D'abord, j'aimerais à déclarer que je ne représente pas officiellement la commission dans les remarques que je vais faire, sauf pour une ou deux, que nous avons étudiées à la dernière réunion de la commission, tenue le 13 mars 1916. Ce qui suit se trouve dans les procès-verbaux:—

PENSIONS.

M. Dobell recommande avec force que les pensions au Canada soient basées sur le degré d'incapacité et non sur la perte de capacité de gain. Il a été décidé de soumettre cette recommandation au bureau des pensions et des réclamations, ainsi qu'au gouvernement.

Vu la grande importance d'adopter un système satisfaisant de pensions, il a été décidé de recommander au gouvernement de créer un bureau permanent de pensions, semblable à la commission des chemins de fer, composée de trois ou de cinq membres qui consacreraient tout leur temps à ce travail.

On voit que la commission demande la nomination d'un bureau des pensions, lequel serait indépendant de tout ministère, et indépendant des deux partis politiques. Puis, en second lieu, ils demandent que les pensions soient accordées d'après le degré d'incapacité et non d'après la perte de capacité de grain.

Q. D'après le degré d'incapacité et non d'après la perte de capacité de gain?—R. Oui.

Q. Comment pouvez-vous établir le degré d'incapacité si vous ne tenez pas compte de la capacité de gain?—R. De cette manière-ci: si un homme a perdu un bras ou une jambe, ou s'il souffre d'une manière quelconque que l'on peut diagnostiquer, qu'il soit avocat, banquier ou artisan, la pension devrait être la même dans tous les cas.

Q. C'est-à-dire que si un avocat perd un bras, sa pension devra être la même que celle d'un briqueteur qui perdrait également un bras?—R. Oui, monsieur.

Par M. Macdonald:

Q. Ceci s'appliquerait aux hommes qui occupent le même rang dans le service?—R. Oui, mais en Angleterre cela est difficile.

Q. Vous ne voulez dire que: s'ils occupent le même rang, la pension devrait être la même, est-ce là ce que désire votre comité?—R. Je ne parle actuellement que du simple soldat.

Par le Président:

Q. Avez-vous une copie de la résolution dont vous parlez?—R. Je vais en déposer une. Je désirerais expliquer davantage la situation touchant la question d'incapacité. En Angleterre, on considère la perte de capacité de gain d'un homme, et ceci a pour résultat que des hommes refusent de recevoir une formation spéciale qui augmenterait leur capacité de gain. M. Dobell, qui a préparé un rapport que M. Darling a cité hier, dit, touchant cette question:—

> "Nous croyons qu'il est absolument essentiel que toutes les pensions soient accordées d'après le degré d'incapacité dans le domaine des travaux ordinaires, et sans tenir compte de ce qu'un homme gagnait auparavant ou de ce qu'il peut gagner plus tard de sa propre initiative et par son travail. En France et en Belgique, on a reconnu qu'un citoyen qui se suffit à lui-même, bien qu'il soit estropié, est un actif pour l'Etat, tandis que celui qui vit d'une allocation de tant par semaine est complètement improductif et n'est qu'un incube."

Je puis dire que M. Dobell a rapporté un cas spécial lorsqu'il a soumis cette déclaration. Il rencontra un homme qui venait de quitter l'une des maisons de convalescence en Angleterre, et à qui on avait accordé une pension de 25 shillings par semaine—c'est-à-dire une pension de dix shillings et douze sous et une allocation supplémentaire de quatorze shillings et douze sous. Cet homme était industrieux. Il suivit un entraînement spécial et commença à gagner 30 shillings par semaine. Immédiatement, le gouvernement britannique fit tomber sa pension de 25 shillings à dix shillings et douze sous. Il fit remarquer à M. Dobell que s'il avait tout simplement compté sur son infirmité et s'était mis à boire, comme avait fait un autre homme qui se trouvait dans la même chambre, sa pension aurait toujours été de 25 shillings par semaine. Même ici, les hommes discutent ce point dans les maisons de convalescence. Ils nous disent: "Si nous acceptons la rééducation professionnelle nous allons perdre notre pension et nous aurons à faire face aux mêmes difficultés qu'en Angleterre et en France." M. Dobell a déclaré que le gouvernement britannique avait l'intention d'adopter un système d'après lequel les pensions seront basées, non pas sur la perte de capacité de gain, mais sur l'incapacité réelle.

Q. C'est là le système américain?—R. C'est là le système américain. Je ne sais pas s'ils ont l'intention d'accorder une pension fixe pour une infirmité particulière, ou simplement s'ils veulent classifier les infirmités. Mais la commission des hôpitaux militaires est d'opinion que nous devrions changer notre plan. Actuellement, on accorde une pension à un homme pour un an. Prenez le cas d'un homme qui a perdu une jambe; on lui accorde une pension pour un an. A la fin de l'année, il lui faut venir subir un nouvel examen, et si en s'adonnant à l'étude il a réussi à contrebalancer en partie la perte qu'il a faite, sa pension est réduite ou même entièrement résiliée. Cela semble injuste pour l'homme industrieux.

Par M. Nickle:

Q. Est-ce final à la fin de la première année?—R. Une ou deux pensions ont été accordées à vie. Je ne crois pas qu'il y en ait un grand nombre.

Par le président:

Q. On les accorde lorsqu'il n'y a aucune guérison possible?—R. Lorsqu'il n'y a aucune chance de guérison.

Par M. Nickle:

Q. Avec le système actuel, y a-t-il des révisions annuelles?—R. C'est le système actuellement en vigueur.

Q. Et les révisions annuelles sont-elles permanentes?—R. Oui, permanentes sous ce rapport. La commission des hôpitaux militaires a pris des mesures pour la rééduca-

tion professionnelle de tous les hommes qui ne peuvent, à cause de leur infirmité, reprendre leur ancienne profession, et ceci, je crois, affecte grandement la question des pensions. Par exemple, supposons qu'un homme a perdu une jambe et qu'il était autrefois plâtrier ou peintre. Nous offrons à cet homme l'occasion d'embrasser une nouvelle profession dans laquelle la perte de sa jambe ne sera pas pour lui une diminution de capacité de gain. On a déjà commencé à faire quelque chose. Dans la maison de convalescence, à Ottawa, nous avons installé un professeur. On a l'intention de faire la même chose dans toutes les maisons de convalescence du pays. Ainsi les hommes peuvent retrouver leurs connaissances élémentaires, de sorte que lorsqu'il s'agira de fréquenter une école technique, ou d'entreprendre une formation technique spéciale, il ne sera pas nécessaire de revoir les principes fondamentaux. De plus, cela aura une influence thérapeutique en occupant l'esprit des hommes tout en leur donnant une formation. Si, cependant, nous devons adopter un plan défini de rééducation professionnelle, il faudra subvenir aux besoins de ces hommes et de leurs familles, après qu'ils auront quitté les maisons de convalescence. Hier, monsieur, on a suggéré que les hommes devraient recevoir leur solde pendant qu'ils reçoivent cette formation. Ce plan ne serait pas pratique pour deux raisons: premièrement, l'homme devrait être rayé des cadres de la force expéditionnaire du Canada avant d'entreprendre sa formation.

Par M. Macdonald:

Q. Pourquoi?—R. Parce qu'il ne dépendra pas du ministère de la Milice, monsieur, il dépendra entièrement de la commission.

Q. Mais pourquoi le ministère de la Milice ne continuerait-il pas à le payer?—R. Pour la seconde raison que j'allais donner, monsieur. La solde d'un simple soldat est de $33 par mois. Cette somme est trop élevée pour un homme non marié qui reçoit une formation et qui, dans certains cas, est entretenu aux frais du pays. Elle ne l'est pas assez pour celui qui a une famille, parce qu'il perd l'allocation du fonds patriotique, et il lui serait impossible de soutenir une famille avec $33 par mois.

Par le président:

Q. Que voulez-vous substituer à cela?—R. On propose d'accorder à chaque soldat qui reçoit une nouvelle formation professionnelle une allocation déterminée. On a préparé une échelle de paye que l'on a soumise au gouvernement. Elle varie selon que l'homme est célibataire ou marié, et d'après sa famille. Dans cette échelle, on tient compte du montant que paye actuellement le ministère de la Milice et de l'allocation qu'accorde le fonds patriotique.

Par M. Macdonald:

Q. Quel est le minimum?—R. Le minimum est le montant de la pension d'un homme.

Q. D'après l'échelle actuelle?—R. D'après l'échelle actuelle.

Q. Quel contrôle exerce-t-on sur lui? Supposons qu'un homme soit dans une maison de convalescence et commence sa rééducation professionnelle?—R. On ne s'occupera pas beaucoup de rééducation professionnelle dans une maison de convalescence. Les hommes ne sont pas assez bien pour cela.

Par M. Nickle:

Q. Alors la formation qu'on y donne est pratiquement négligeable?—R. Sauf la formation élémentaire.

Par le Président:

Q. Vous avez un professeur pour revoir les connaissances élémentaires?—R. Nous devrons commencer la formation professionnelle élémentaire, le travail d'atelier et au-

travail du même genre, d'après la capacité physique de chaque homme. Mais lorsqu'il pourra quitter la maison de convalescence, lorsque le ministère de la Milice le placera dans la classe 1 ou 3—la classe 1 comprenant le renvoi immédiat sans pension et la classe 3, le renvoi immédiat avec pension—alors nous pouvons prendre soin de lui et le placer dans une école technique, ou lui procurer du travail dans un atelier ou sur une ferme où il reçoit une formation jusqu'à ce qu'on lui procure une position. Mais il nous faut subvenir aux besoins de cet homme.

Par M. Macdonell:

Q. Lui donneriez-vous à choisir entre conserver sa pension et gagner sa vie comme il l'entend?—R. Vous devez le faire, monsieur.

Par M. Macdonald:

Q. Retiendriez-vous sa paye s'il ne suit pas votre avis?—R. Certainement, s'il ne suit pas l'entraînement que lui a procuré la commission.

Q. Ceci semble juste. Mais qu'arrivera-t-il s'il ne se conforme pas aux conditions? Reçoit-il une pension ou l'abandonne-t-on?—R. En tant que cela concerne la commission, il doit être abandonné.

Q. Je suppose qu'il a droit à une pension. Lui permettez-vous de prendre sa pension et de s'en aller?—R. Oui. Dans plusieurs cas, nos hommes ont déjà reçu une pension. Et on se propose de tenir compte du montant de leur pension en fixant l'allocation pour leur soutien et celui de leurs familles pendant qu'ils recevront cette formation.

Q. Je comprends. De sorte que si ce plan est adopté, vous aurez une échelle mobile pour les pensions.

Le Président: Pas pour les pensions.

M. Macdonald: Le montant de la pension est supposé fixe.

Par M. Scott:

Q. C'est-à-dire, suivant l'infirmité?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Naturellement, le principal de l'école devra fournir des rapports sur sa conduite, ses progrès, son assiduité et le reste, et quelqu'un devra voir à ce qu'il tire avantage de ce qu'on fait pour lui?—R. Nous sommes à nommer des officiers professionnels pour tout le pays. Hier, l'officier professionnel pour les provinces maritimes et Québec est arrivé à Ottawa—le colonel Macdonald le connaît très bien—c'est M. Sexton, directeur de l'enseignement technique dans la Nouvelle-Ecosse, que l'on a prêté à la commission dans ce but. Après la séance ici, hier, le docteur Mackay est demeuré longtemps avec nous, et nous avons décidé qu'il suggérerait, à la séance, la nomination d'un tel officier pour Ontario, avec quartiers-généraux à Toronto.

Q. Qu'estce-ce que M. Kidner a à faire avec cela?—R. Il est secrétaire de l'enseignement professionnel; il a charge de ce travail, et tous les officiers de l'enseignements professionnel du pays seront sous sa direction, et par lui, sous la direction de la commission.

Par M. Nickle:

Q. Avant de passer à un autre sujet, qui décidera qu'elle profession chaque homme devra embrasser?—R. Nous sommes à organiser une commission professionnelle dans chaque centre, laquelle sera responsable à la commission provinciale qui s'occupe de la question de placement.

Par le Président:

Q. Qui a nommé les commissions provinciales?—R. Elles ont été nommées par les gouvernements provinciaux à la suite d'une conférence tenue à Ottawa, en octobre

dernier, entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, dans le but de procurer de l'emploi aux membres de la force expéditionnaire du Canada à leur retour. Il y a une commission dans chaque province.

Q. Ces commissions travaillent de concert avec votre commission?—R. Oui, à vrai dire comme sous-comités de la commission fédérale.

Par M. Macdonell:

Q. Le plan que vous avez exposé compte trois étapes: premièrement, le soldat reçoit une pension avant d'être admis à la maison de convalescence; puis une série de traitements, où il demeure temporairement dans la maison de convalescence pendant qu'on lui enseigne les éléments de l'enseignement professionnel. Et, troisièmement, avant de travailler, il choisit l'étude d'une profession, fréquente une école technique ou une école professionnelle, et apprend un métier quelconque?—R. Pour le second et le troisième points, je vous approuve; mais je ne comprends pas très bien le premier.

Q. Le premier se rapporte à l'état du simple soldat lorsqu'il est blessé et reçoit une pension?—R. Non, monsieur, il ne reçoit sa pension que lorsqu'on lui a appliqué les traitements susceptibles de diminuer son incapacité.

Par le Président:

Q. Il reçoit la solde de son rang?—R. Oui, mais pas sa pension.

Par M. Macdonell:

Q. Sûrement, si un homme est blessé il reçoit sa pension?—R. Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Il va dans une maison de convalescence pour y être traité; pendant ce temps il reçoit sa solde de soldat. Après un mois ou deux dans la maison de convalescence, si sa blessure n'a pas disparu, ou s'il n'est pas guéri, on lui accorde une pension suivant le degré d'incapacité.

M. MACDONELL: Il n'est pas forcé de subir un entraînement s'il ne le veut pas; il peut prendre sa pension. Il est absolument libre.

Le PRÉSIDENT: Oui, il peut entrer dans une école ou non.

Par M. Nickle:

Q. Aussi longtemps qu'un homme est dans une maison de convalescence, il est supposé être au service de l'Etat, et s'il guérit, il peut reprendre le service militaire?—R. C'est ainsi en théorie. Mais, en pratique, on ne renvoie au Canada que ceux qui semblent incapables de reprendre le service militaire.

Q. Je parlerai justement de la théorie.—R. Au commencement, ils en ont renvoyés qui étaient en état de retourner au front, mais on a donné des instructios précises de garder ces hommes en Angleterre pendant leur convalescence, afin d'épargner au pays les frais d'un double transport à travers l'Atlantique.

Par M. Macdonald:

Q. Lorsque le bureau de santé d'outre-mer fait rapport que, d'après eux, tel homme ne peut retourner au front, on le renvoie au Canada?—R. Oui, c'est la coutume.

Par le Président:

Q. Ceux qui sont renvoyés chez eux comme invalides sont supposés incapables de retourner au front?—R. Quelques-uns peuvent occuper un emploi civil, et ces hommes, à leur arrivée, sont placés dans ce que l'on appelle la classe I, et on leur donne 15 jours de salaire et leurs frais de transport chez eux et on ne s'occupe plus d'eux. Alors la commission provinciale s'occupe de ces hommes et leur trouve de l'emploi. Jusqu'à présent on n'a eu aucune difficulté à placer ceux qui sont revenus. Ceux qui ne peuvent occuper une position civile, sont placés dans la classe 2 pour être traités dans les maisons de convalescence. Quelques-uns dont les infirmités sont telles que le traite-

ment dans les maisons de convalescence serait inutile sont immédiatement placés dans la classe 3, et leurs papiers sont envoyés au colonel Dunbar, président du Bureau des Pensions, et leurs pensions sont réglées immédiatement.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Il est un peu étrange qu'un homme ne soit pas propre au service militaire et qu'il soit apte à remplir un emploi civil?—R. Il y a un grand nombre d'hommes dans ce cas, monsieur. Par exemple, pour être très personnel, prenez moi-même: si j'allais au front, on me renverrait immédiatement comme impropre au service militaire, mais je crois pouvoir remplir un emploi civil.

Q. Supposez que je me suis enrôlé comme soldat; j'avais une assez forte constitution lorsque je suis parti et je reviens plus faible de constitution. Maintenant, même en supposant que je suis en état d'accepter un emploi civil et de le remplir convenablement, j'ai subi une perte très appréciable. Doit-on me tenir compte de cela? Tout probablement, ma vie a été abrégée, ma capacité de gain possible a certainement été diminuée, et on n'en tiendrait pas compte?—R. Voulez-vous dire que votre capacité de gain a été diminuée à la suite d'une infirmité que l'on peut constater?

Q. Oui, contractée pendant le service.—R. Vous ne seriez pas immédiatement renvoyé.

M. Scott: Vous ne tiendriez pas compte du tout de sa capacité de gain. Vous allez baser sa pension sur la blessure réelle qu'il a reçue. Comment allez-vous vous y prendre?

Le Président: De la même manière que les américains, tant pour une jambe, tant pour un bras.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Dans un cas vous allez baser votre allocation sur l'infirmité physique?—R. Non, monsieur, tout homme dont l'infirmité est telle qu'elle l'empêche de suivre un emploi civil ——

Q. C'est là la question de capacité de gain?—R. Elle s'y rattache de très près.

Q. Elle ne s'y rattache pas, c'est la chose elle-même.

Par M. Macdonell:

Q. Prenez les cas—et ils sont nombreux—de ce que l'on appelle l'ébranlement du système nerveux. Il y a des jeunes gens qui reviennent dont le système nerveux est ébranlé, pour quelque temps probablement. Ils sont impropres au service militaire, et on les renvoie chez eux. Ils semblent en bonne santé, et se sentent bien, mais ils sont dans une certaine mesure ruinés pour la vie. Que feriez-vous de ces cas?—R. On accorderait une pension.

Par M. Nickle:

Q. Quelle est l'infirmité physique d'un homme absolument sain, mais qui ne peut guider ses mains?—R. Il serait dans la classe 2, pour traitement supplémentaire dans une maison de convalescence ou dans une institution.

Par M. Macdonald:

Q. Reçoit-il encore sa solde?—R. Oui, aussi longtemps qu'il subit le traitement.

Q. Il doit se rapporter à l'officier de santé permanent pour inspection jusqu'à ce que l'on décide finalement de son cas?—R. Oui; si on trouve qu'il est frappé d'incapacité permanente, cependant, il a droit à une pension.

Par M. Nickle:

Q. Il est difficile d'établir une échelle pour ce genre de cas?—R. Je ne le crois pas. On est à le faire en ce moment. Il devrait être facile à un bureau médical d'évaluer l'incapacité d'un homme à 25, 50 ou 75 pour 100.

M. SCOTT: Vous retournez complètement à la capacité de gain en faisant cela. La différence n'est pas la base d'après laquelle la pension devrait être accordée, mais si l'homme adopte un nouveau métier, vous le lui enseignez. Votre objection à l'ancienne méthode est que s'il est en mesure de gagner plus d'argent, sa pension est immédiatement réduite, et vous voulez éviter cela. Mais vous ne l'évitez pas en réalité si elle est fixe.

Le colonel BELTON: Me serait-il permis de suggérer que ces questions soient posées au président du bureau des pensions? Je crois que M. Scammell vous induit en erreur.

Le PRÉSIDENT: Nous prendrons son témoignage plus tard.

Par l'hon. M. Oliver:

Q. Pour revenir à ma question. Il semble que lorsqu'un homme est suffisamment incapable pour être renvoyé du service militaire, on doit se demander s'il a droit ou non à quelque considération pour ce degré d'incapacité. Qu'il soit propre ou non à remplir un emploi civil, il est moins capable. D'après votre plan, il doit recevoir une compensation pour cette incapacité dont il est frappé?—R. Certainement.

Par le Président:

Q. Qu'en dites-vous?—R. De quelle incapacité est-il frappé?

Par M. Nickle:

Q. Je vais vous donner un exemple d'un cas que je connais personnellement, d'un courrier dont le cœur a été déplacé. Supposez d'abord qu'il était artisan, et dans le second cas qu'il était commis. L'incapacité physique existe dans les deux cas.—R. Je n'en ferais qu'un seul et même cas.

Q. Dans le premier cas, cela n'affecte pas du tout sa capacité de gain; dans le second, cela l'affecte.—R. Nous lui enseignerions un nouveau métier.

Q. Vous ne lui accorderiez aucune pension s'il peut apprendre un nouveau métier?—R. Quant à cela je l'ignore. La question d'une pension dépendrait de la nature de son infirmité.

M. SCOTT: La grande objection est le premier point. Si vous enseignez un certain métier à un homme et qu'ensuite vous essayez de lui enlever sa pension, vous lui enlevez le moyen d'améliorer son état. Une fois que la pension d'un homme a été fixée, vous ne pouvez la réduire.

L'hon. M. OLIVER: Si elle a été honnêtement accordée.

Le PRÉSIDENT: S'il a rempli les conditions lui donnant droit à une pension.

M. SCOTT: C'est là un principe fondamental.

Le PRÉSIDENT: Le principe est à peu près le même. Un juge de la cour Suprême a, d'après la loi, droit à une pension s'il a servi pendant 15 ans; c'est un droit légal. Il reçoit sa pension, mais cela ne l'empêche pas de pratiquer le droit ou de siéger au parlement.

Le TÉMOIN: Mais il y a un autre côté de la question que nous devrions, je crois, étudier. Il y a deux classes d'infirmités; il a une infirmité définie que l'on peut constater et que l'on ne peut guérir par traitement. Si je perds une jambe, il ne m'en poussera jamais une autre. Il devrait y avoir une pension fixe que l'on ne puisse réduire d'aucune manière parce que j'ai perdu ma jambe. Mais si j'ai de plus contracté un rhumatisme, ou quelque autre maladie interne dont je guérirai probablement, je ne crois pas que l'on doive accorder une pension permanente pour une maladie qui ne l'est pas. Par conséquent, dans les cas de ce genre, la pension devrait être sujette à révision une fois par année ou à tels intervalles que l'on pourra fixer. Ce que je suggère à ce comité c'est que l'on suive jusqu'à un certain degré le système américain et que l'on accorde une pension fixe pour une infirmité déterminée; mais que l'on classifie les infirmités non permanentes et qui disparaîtront par traitement ou avec le temps, et que l'on accorde une pension supplémentaire d'une nature temporaire pour

la période pendant laquelle l'homme souffrira probablement de cette infirmité. Je ne parle pas ici au nom de la commission, mais en mon propre nom, après avoir étudié cette question d'assez près. Mais les pensions pour la perte d'un membre, ou pour la perte de quelque organe que l'on ne peut remplacer, devrait, je crois, être à vie. Rien n'empêche qu'il ne soit absolument compris que si je perds ma jambe au-dessous du genou, j'ai droit à une certaine pension. Mon cas ne demande aucune enquête; cette pension m'est due, et je devrais l'avoir pour la vie. Maintenant, puis-je passer au point suivant?

Par le Président:

Q. Accorderiez-vous la même pension à l'officier qui a perdu une jambe qu'au simple soldat?—R. Je suis assez démocrate pour dire que oui.

Par M. Macdonell:

Q. N'établiriez-vous pas de classes?—R. Je préférerais beaucoup qu'il n'y eût pas de classes. Passant au point suivant: en vertu de la loi actuelle, les pensions ne sont accordées qu'aux hommes, souffrant d'incapacité complète; alors on accorde une pension à sa femme et une autre à ses enfants. Prenez le cas d'un homme du premier degré qui, conformément à la loi actuelle, a été blessé en face de l'ennemi. Il reçoit une pension de $22 par mois; on accorde à sa femme une pension de $11, ce qui forme un total de $33. S'il a trois enfants, il reçoit alors $5 par enfant ce qui forme un total de $48 par mois. Supposant, cependant, que le bureau médical trouve que l'incapacité de cet homme est de 75 pour 100—on peut me corriger si le pourcentage donné n'est pas juste—il ne reçoit pas la pension accordée pour incapacité complète, et il obtient celle du second degré, c'est-à-dire, $16 par mois, et sa femme, s'il est marié, ne reçoit rien du tout. Il y a dans le cas d'un homme qui a trois enfants, une différence de $48 à $16 par mois. Maintenant, j'ai eu connaissance de plusieurs cas dans lesquels cette échelle n'était pas applicable. Certains hommes ne sont pas frappés d'incapacité complète, mais ils l'ont été à un point qu'une pension de $16 par mois est une maigre pitance, et d'après la loi de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, des pensions sont accordées ou peuvent être accordées dans tous les degrés, aux dépendants. J'ai ici la définition du mot "dépendants" donnée dans la loi australienne. Elle se lit ainsi: "Dépendants" désigne la femme ou la veuve et les enfants ou enfants illégitimes d'un membre de la milice, dont la mort ou l'invalidité résulte de son emploi ayant un rapport avec les opérations de guerre, et comprend tels autres membres de la famille de ce militaire qui dépendaient entièrement ou en partie sur ses revenus, en aucun temps pendant les douze mois qui ont précédé son enrôlement, ou qui, sans cette invalidité, auraient dépendu de lui, et les parents qui, bien que ne dépendant pas sur les revenus de ce membre, en aucun temps pendant la période de douze mois qui a précédé son enrôlement, sont, en aucun temps dans les cinq années qui suivent sa mort, sans moyens suffisants de subsistance; et dans les cas où le militaire (i) étant le grand-père d'un enfant illégitime, laisse l'enfant ainsi dépendant sur ses revenus; ou, (ii) étant un enfant illégitime laisse un parent ou grand-parent ainsi dépendant sur ses revenus, cela comprend cet enfant illégitime et le parent ou grand-parent respectivement." Je recommande fortement, monsieur, lors de la revision de notre loi des pensions, que l'on accorde une pension à ceux qui dépendent d'autres que de ceux qui sont complètement incapables. J'aimerais à citer un exemple qui est venu à ma connaissance l'autre jour. Cette lettre vient du secrétaire de la Commission du Manitoba qui s'occupe des soldats revenus du front; elle se lit comme suit:

> "Je désire attirer votre attention sur le cas de M. et Mme Hodge, 431 rue Simcoe, Winnipeg, dont les deux fils, Henry B. Hodge, n° 109400, et Robert L. Hodge, n° 106021, tous deux du 4e bataillon canadien des fusiliers à cheval, seconde brigade, ont été tués, le premier, le 1er décembre 1915, et le second, le 10 décembre 1915. M. Hodge est âgé de 78 ans et Mme Hodge est plus jeune de

> quelques années seulement. Les vieillards sont dans le besoin, M. Hodge n'ayant pas travaillé depuis plus de vingt ans, et leurs deux fils, comme on l'a dit plus haut, étaient leur principal soutien.
>
> Dans ces circonstances, je désire que vous usiez de votre influence auprès de l'officier payeur des pensions pour voir si on ne pourrait faire exception dans ce cas et accorder une pension à ces vieillards qui ont donné au pays leurs deux seuls fils.
>
> Comme vous le remarquerez, vu le grand âge de M. et de Mme Hodge, la pension ne pourrait être nécessaire pendant un très grand nombre d'années.
>
> J'inclus une déclaration touchant les circonstances dans lesquelles se trouve le vieux couple, et qu'a signée le docteur Campbell de cette ville."

J'ai soumis la chose au colonel Dunbar, il s'en occupa avec soin, et répondit que si on fournissait des renseignements précis et certifiés touchant les circonstances dans lesquelles se trouvent les deux vieillards, on pourrait voir à ce qu'une pension leur soit accordée. Mais, monsieur, ceci n'est pas juste; c'est une faveur; et je soutiens que dans un cas semblable les parents de ces soldats devraient avoir droit à une pension sans être forcés de faire un appel à la pitié.

Par le Président:

Q. S'ils vivent à l'aise, je ne crois pas qu'on devrait leur accorder une pension.—R. Dans ce cas, non, certainement que non.

Par M. Macdonald:

Q. On ne devrait l'accorder que dans les cas de besoin?—R. Oui, mais une veuve qui a des enfants, si elle est dans le besoin, aurait obtenu une pension, mais parce que son mari, qui est âgé de 78 ans, vit encore, d'après notre loi, ils n'ont pas droit à une pension.

Par le Président:

Q. Il va se présenter plusieurs cas où on réclamera des pensions pour des gens qui n'y ont pas droit, et je crois que nous devons étudier ces cas avec soin. Si le père vit et est incapable de travailler, je ne vois pas pourquoi on ne lui accorderait pas une pension si son fils a été tué?—R. Il n'y a pas de raisons.

Q. Déjà, on a essayé de faire valoir des réclamations qui n'étaient pas justifiables. Il faut protéger le pays contre ces choses-là, ou vous allez donner des millions de dollars sans nécessité.

M. Macdonald: C'est là un côté de la question. Il y a le cas de la femme qui a perdu son fils unique.

M. Nickle: Il vous faudra définir les "dépendants" avec soin.

M. Macdonald: Puis-je demander ce que désigne le terme "bénéficiaires de pensions"?

Le colonel Belton: Dans le cas que l'on vient de mentionner, ces gens recevront certainement une pension, et la loi y pourvoit clairement, les règlements actuels touchant la solde et les allocations le permettent.

Le Président: Veuillez continuer, monsieur Scammell.

Le Témoin: Voici un autre cas presque semblable au précédent: J'ai reçu une lettre de Winnipeg au sujet de la mère du sergent-major Hall, C.V., et j'ai référé le tout au colonel Ward qui était ici hier, et il m'a adressé la lettre suivante:

> "Relativement à la correspondance ci-jointe au sujet d'une pension spéciale pour Mme Hall, mère de feu le sergent-major Hall, C.V., le gouvernement du Dominion n'a encore rien décidé pour les cas de ce genre. Je ferai remarquer que dans le service britannique on accorde une pension spéciale de £10 par

année à tout soldat qui reçoit la croix Victoria, à partir de la date de son acte de bravoure qui lui a valu cette décoration, et il y a de plus une disposition spéciale pour les cas où le pensionnaire est incapable de gagner sa vie, permettant l'allocation d'un montant plus considérable. Mais en tant que je sache cette pension spéciale cesse à la mort du soldat, et je ne crois pas qu'il y ait aucune disposition accordant une pension spéciale ou supplémentaire à la veuve, ou à tout autre parent du défunt parce qu'il a mérité la croix Victoria.

Si vous désirez pousser la chose plus loin, vous feriez mieux de présenter le cas officiellement, et j'aimerais à ce que vous joigniez une copie de cette réponse, de sorte que le ministère de la Milice soit en possession de tous les faits lorsque vous soumettrez le cas."

Par le Président:

Q. Le sergent-major Hall a-t-il obtenu la croix Victoria pendant cette guerre?—R. Oui, monsieur, et il a été tué. Beaucoup de gens à Winnipeg croient que, vu que sa mère est dans le besoin, on devrait venir à son aide.

Q. Ne reçoit-elle pas une pension?—R. Je ne saurais le dire. Peut-être que oui.

Q. N'est-elle pas veuve?—R. Oui.

Q. Alors elle aurait droit à quelque chose?—R. Voici la lettre dont on a parlé (il lit):

"Lorsque l'on se rappelle les glorieux exploits de ce jeune homme de Winnipeg (dont la bravoure ne semble pas avoir été appréciée entièrement par les citoyens de cette ville) il convient de faire tout en notre pouvoir pour que Mme Hall obtienne sans délais inutiles les privilèges que comporte cette décoration tant désirée".

Q. Il n'y a pas dans ce pays de privilèges attachés à la croix Victoria. Cela pose la question à savoir si un homme qui mérite la croix Victoria, le D. S. O. ou le D. C. M. a droit à une allocation spéciale?—R. Une autre question sur laquelle je désirais attirer l'attention est la Loi des compensations ouvrières.

Par M. Nickle:

Q. Avant de passer à autre chose, que pensez-vous de la commutation des pensions?—R. La commission des pensions devrait avoir le pouvoir de s'en occuper.

Par le Président:

Q. Vous pensez que l'on devrait donner au bureau des pensions le pouvoir de commuer ces dernières en certains cas?—R. C'est un point que je voulais discuter un peu plus tard. Je serais heureux de donner au comité, s'il le désire, quelques renseignements touchant la manière dont cette question est traitée en Angleterre. Il y a quelques années, mon père, qui s'est beaucoup occupé des soldats blessés, a fait réduire ou plutôt abolir par le gouvernement britannique la limite d'âge à laquelle un homme a droit de commuer sa pension. Autrefois, cette limite était à cinquante ans. Maintenant, il n'y a plus de limite d'âge. A cause de cela, un nombre considérable d'anciens soldats anglais ont pu venir s'établir dans ce pays et en Australie. Quelques-uns sont retournés afin de prendre part à la guerre actuelle. Je serais heureux si dans un avenir rapproché vous désiriez obtenir des renseignements sur cette question, de vous les fournir.

Par le Président:

Q. N'était-ce pas la pratique d'envoyer un commissaire du gouvernement au Canada relativement aux commutations?—R. Non, c'était pour autre chose, cela avait trait au paiement de pensions impériales au Canada. Je veux parler d'une gratifica-

tion unique accordée à un homme en certaines circonstances. Il peut désirer acheter un commerce ou émigrer. J'ai les chiffres se rapportant à la commutation de ces pensions.

Par M. Nickle:

Q. Ces chiffres sont basés sur l'expectative de la vie?—R. Oui. Quelques compagnies d'assurance anglaise offrent de faire ceci: elles donnent à un homme une somme unique pour sa pension, mais retourne cette dernière à l'âge de 65 ans. S'il meurt avant d'avoir atteint cet âge, elles donnent à ses héritiers la somme de 100 livres sterling, ou à peu près. Le tout fonctionne avec facilité, et j'aimerais beaucoup à ce que ce comité recommandât que l'on accorde le pouvoir de commuer les pensions en certains cas.

M. MACDONALD: On ne devrait accorder ce privilège qu'en prenant toutes les précautions possibles. Il peut se faire que vous trouviez un pensionnaire qui soit très optimiste, mais plus tard il réclamera peut-être contre l'Etat avant de mourir.

M. le PRÉSIDENT: Il pourrait se faire aussi qu'un individu dépense follement toute sa pension dès qu'il l'aurait reçue.

L'honorable M. OLIVER: Je suis fortement opposé à toute commutation de pension.

Le TÉMOIN: Je crois qu'on devrait donner ce pouvoir au bureau des pensions, car la chose se pratique en Angleterre.

Par M. Nickle:

Q. La commission de secours aux soldats de l'Ontario a demandé que ce comité prenne des mesures pour prévenir l'apparition possible des agents de réclamations de pensions. On a proposé que chaque commission provinciale nomme un représentant légal qui s'occupera des réclamations des soldats habitant cette province. En faisant ceci on aurait pour but d'empêcher les soldats de tomber entre les mains d'escrocs?—R. Ce serait certainement un bon projet si on pouvait le mettre à exécution.

L'honorable M. OLIVER: Il ne devrait pas y avoir d'intermédiaire entre le pensionnaire et la Couronne. On devrait créer une commission qui s'occuperait de ces réclamations. Il me semble que ça serait une honte si nous ne pouvions trouver des gens fiables pour distribuer ces pensions.

M. NICKLE: Aux Etats-Unis, il existe une classe de pensionnaires qui s'entendent avec un avocat et lui cède une partie de leur pension s'il parvient à en obtenir une. Je crois que chaque province pourrait nommer des représentants qui présenteraient les cas au bureau des pensions, de sorte que le soldat n'aurait aucune difficulté avec la loi. Chaque province verrait à ce que la réclamation du soldat soit présentée d'une manière convenable.

M. MACDONALD: Vous rendriez le système trop embarrassant. Il me semble qu'un homme qui vient d'arriver de la guerre ne devrait avoir aucune difficulté à obtenir sa pension, et je ne vois pas pourquoi on l'empêcherait de choisir son avocat. Le parti républicain aux Etats-Unis a vécu de la guerre civile; ils ont pressuré et étendu continuellement le système des pensions, ils en ont fait une jonglerie politique.

Le PRÉSIDENT: Colonel Dunbar, y a-t-il eu des avocats qui sont allés vous présenter des réclamations jusqu'à présent?

Le colonel DUNBAR: A mon avis, cela est tout à fait inutile. Dès que nous recevons un avis de décès, que cet avis a été envoyé à la veuve et qu'elle en accuse réception, je lui écris et lui envoie les formules nécessaires, et lui indique la manière de faire sa demande.

M. NICKLE: Ceci n'est pas tout à fait exact. Je pourrais vous citer un cas où il y a eu des retardements, ce cas est retardé depuis six mois.

Le colonel DUNBAR: Ceci est dans le cas d'une personne qui manque à l'appel.

M. NICKLE: Non, c'est un homme qui est mort, sa mort est survenue à la suite d'une injection de toxine qui a fait déclarer le mal de Bright chez cet individu.

M. le PRÉSIDENT: Jusqu'à présent, il ne s'est pas présenté d'avocats chez vous?

Le colonel DUNBAR: Non, monsieur.

M. NICKLE: La réclamation à laquelle j'ai fait allusion a été présentée par un avocat.

M. MACDONALD: Evidemment, la femme se rend chez un avocat de la localité pour faire préparer ses documents comme ils doivent l'être.

M. le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, M. Scammell.

Le TÉMOIN: Je voudrais faire allusion à la question de la compensation aux ouvriers. J'ai ici une lettre du Dr Hutchison, de Montréal, le médecin des employés du Grand-Tronc, traitant de la question. Il écrit à M. Smeaton White, de Montréal, et lui dit (il lit):

> "Relativement à la conversation que nous avons eue sur les soldats invalides de retour au pays, j'ai promis de vous écrire vous faisant remarquer qu'à mon avis il serait désirable de modifier les lois des compensations ouvrières des diverses provinces. En examinant ces lois vous verrez qu'avant qu'elles deviennent en vigueur, qu'une compagnie était libre de prendre à son service un individu souffrant de quelque défectuosité physique, mais capable de faire un travail spécial, et que la compagnie était protégée contre les accidents qui pourraient survenir à la suite de cette défectuosité, et dans ce cas l'individu pouvait se procurer du travail. Depuis que ces lois sont en vigueur on a ajouté une clause à la plupart d'entre elles rendant illégales ces restrictions, et tout ce qui pouvait rendre l'individu responsable, et ainsi les compagnies en sont venues à la conclusion de faire examiner tous leurs employés et de refuser les services de tous ceux qui ne sont pas physiquement sains ou dont les défectuosités pourraient compromettre les intérêts de la compagnie. De sorte que toute compagnie bien administrée refusera de prendre à son service un individu qui ne pourra pas subir cet examen."

et ensuite il donne un exemple. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de lire toute la lettre.

Par le président:

Q. Donnez-nous lecture de l'exemple?—R. (il lit):

> "Supposons qu'un soldat a perdu un œil mais qu'il est en état de reprendre son ancien emploi avec un seul œil et qu'on lui donne de l'emploi. S'il vient à perdre son autre œil, la compagnie pourra être accusée d'avoir rendu cet homme complètement aveugle et tout à fait incapable de gagner sa vie à la suite de cet accident.
>
> On pourrait citer plusieurs autres exemples moins frappants. Il m'a semblé que si on modifiait la loi de manière à rendre la compagnie conjointement responsable, et à tenir compte de la pension que cet individu reçoit du gouvernement, que si on rendait la compagnie responsable que d'une partie du dommage, que celle-ci pourrait plus facilement employer de ces hommes. J'ai en ce moment en ma possession une lettre provenant d'une femme dont le mari n'a pu subir l'examen médical exigé, et à qui on a refusé du travail à nombre d'endroits à la suite de cela, bien que la défectuosité dont il souffre depuis qu'il est enfant, ne l'ait pas empêché de subvenir aux besoins de sa famille jusqu'à ce que le manque d'ouvrage lui ait fait perdre sa première position. Je vous ferai remarquer que ce cas s'est produit aux Etats-Unis où la loi des compensations ouvrières est scrupuleusement observée, et que les ouvriers qui ont demandé cette loi oublient qu'une assez forte partie de la population ouvrière souffre de défectuosités. Ce nombre est beaucoup plus considérable qu'on est porté à le croire et vous pouvez facilement vérifier ce point en apprenant le nombre de personnes

qui apparemment en bonne santé n'ont pu subir l'examen militaire exigé de ceux qui s'enrôlaient."

Par M. Nickle:

Q. Il veut dire "examen médical"?—R. Il dit "militaire". Je crois qu'il veut dire "Médical".

"Lorsque la loi des compensations ouvrières devint bien établie en Angleterre, il y a quelques années, on a rapporté qu'au moins 25 pour 100 des employés n'avaient pu subir l'examen médical et que des milliers d'ouvriers avaient perdu leur emploi régulier parce qu'ils se faisaient vieux ou souffraient de quelques défectuosités physiques".

Maintenant, je crois, monsieur, que c'est une question que vous devriez considérer parce qu'elle affecte directement le montant de la pension du soldat, si celui-ci doit souffrir des suites de son incapacité dans la recherche d'un emploi.

Par M. Scott:

Q. Ces restrictions existent-elles dans plusieurs provinces?—R. Dans trois, je crois, Québec, Ontario, et la Nouvelle-Ecosse.

Q. Dans la province de l'Ontario, elles ne seraient pas comprises dans le fonctionnement du bureau des compensations ouvrières.

M. NICKLE: Ce sera un des problèmes les plus difficiles que nous aurons à résoudre dans l'Ontario.

M. MACDONALD: Le bureau des compensations ne fait que déterminer le montant des dommages, percevoir l'argent et ainsi de suite.

M. NICKLE: Les classes d'emplois sont divisées par groupes dans l'Ontario, et l'emploi est conforme au danger du groupe. Certains patrons ne veulent pas employer d'hommes partiellement invalides car ils croient que cela élève la taxe de leur groupe.

M. SCOTT: Voici comment se lit la loi en ce moment: si un homme perdait le seul œil qui lui restât et devint ainsi complètement aveugle, le coût entier de cette compensation serait porté au compte de ce groupe particulier.

M. NICKLE: Plusieurs de ces hommes retournent à certains groupes, ce qui rendra le risque de l'emploi beaucoup plus dispendieux qu'il ne le serait si on n'acceptait pas ces individus. Voici une des difficultés qu'il nous faudra résoudre.

M. GREEN: On peut faire une exception d'une manière quelconque.

M. NICKLE: Il nous faudra faire venir ici le président du bureau de placement.

M. MACDONALD: Si on attirait l'attention des divers comités provinciaux sur ce fait, ils modifieraient peut-être la loi.

Le PRÉSIDENT: M. Nickle recommande que nous fassions venir ici quelques représentants provinciaux, et je commanderais qu'il nous donne les noms des personnes que nous devrions appeler ici.

M. NICKLE: J'essayerai de le faire.

M. MACDONALD: Si M. Scammell attirait l'attention des commissions provinciales sur ce sujet, car la plupart des législatures siègent en ce moment, elles pourraient peut-être faire quelque chose .

Le PRÉSIDENT: Les législatures d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse siègent actuellement. Voulez-vous avoir la bonté de communiquer avec elles, M. Scammell?

Le TÉMOIN: Je le ferai, monsieur. Un autre point sur lequel je désirerais que le nouveau bureau des pensions se prononcent clairement, c'est qu'on considérera les hommes comme sains à moins que l'on puisse démontrer qu'ils ont caché quelque chose lorsqu'ils se sont enrôlés. Si on l'a accepté comme physiquement propre au service lorsqu'il s'est enrôlé...

Par M. Macdonald:

Q. Il est supposé avoir été physiquement propre au service?—R. A ce sujet je désirerais citer une remarque de Lord Lansdowne. Il dit (lisant):

"Si nous avons à traiter le cas d'un homme, qui, lorsqu'il est réformé, est incapable de subvenir à ses propres besoins, et qui, sans la misère qu'il a endurée ou les blessures reçues à la guerre, aurait pu se suffire à lui-même, je crois que cet homme a le droit de demander qu'on subvienne à ses besoins. Il me semble tout à fait impossible que l'Etat rejette toute responsabilité simplement parce que des recherches dans l'histoire de l'individu ont révélé le fait qu'il portait des germes de maladies en lui."

Je sais que le bureau des pensions a été très libéral dans son interprétation de cette condition ici au Canada.

Q. Quelles mesures a-t-on pris à ce sujet?—R. Je ne sais pas s'il existe de règlements spéciaux à ce sujet.

Q. Ça devrait être dans l'arrêté en Conseil?—R. Si un homme est devenu invalide, même si la maladie a pris naissance avant qu'il s'enrôle, on traite son cas quand même très libéralement.

Q. Il leur faudrait agir conformément à la loi.

Par l'hon. M. Oliver:

Q. Qu'entendez-vous par libéralement? Il n'a pas commis de crime?—R. S'il y a le moindre doute à ce sujet.

Q. Au sujet de quoi?—R. Au sujet de l'origine de sa maladie ou de son invalidité.

Q. S'il y a des doutes?—R. On lui donne le bénéfice du doute.

Q. Pourquoi y a-t-il des doutes?

Le PRÉSIDENT: Un cas de ce genre pourrait fort bien se produire. On pourrait bien déclarer un individu physiquement propre au service, et quelques mois plus tard ce même individu pourrait devenir tuberculeux. Il peut se faire qu'il ait eu les germes de la tuberculose en lui lorsqu'on le prononça propre au service. Dans ce cas nous lui donnons le bénéfice du doute.

L'honorable M. OLIVER: Si le jugement lui était contraire, cet individu ne serait aucunement protégé. S'il tombe à cause de la maladie, il est simplement à la merci des médecins.

Le PRÉSIDENT: Il y a beaucoup de cas ou ces individus trompent sciemment le médecin examinateur. Dans bien des cas ils ne répondent pas correctement aux questions qui leur sont posées.

M. NICKLE: Voici un cas au point: Je ne crois pas qu'on fasse aucun examen sur l'état des reins, c'est-à-dire par un examen de l'urine. L'individu dont je parle est mort, et on a affirmé qu'il est mort des suites de l'injection d'une toxine pour empêcher la fièvre typhoïde. On a prétendu qu'il portait la maladie en lui, et que par conséquent on n'avait aucunement droit de réclamer une pension. Cet homme laisse une veuve et trois enfants, et on n'a rien fait pour eux.

L'honorable M. OLIVER: Lorsqu'on accepte un individu après lui avoir fait subir un examen médical, on ne devrait pas le rendre responsable ou le faire souffrir des erreurs que peuvent avoir fait les médecins examinateurs.

Le PRÉSIDENT: A moins qu'il ait fait des déclarations fausses.

M. GREEN: Il me semble que le fait qu'on l'a admis devrait être suffisant.

Le PRÉSIDENT: Ça devrait être une preuve *prima facie.*

M. NICKLE: On l'a accepté comme physiquement propre au service militaire, mais il ne l'est peut-être pas au sens que les compagnies d'assurance donnent à ce terme. C'est une anomalie.

L'honorable M. OLIVER: Je crois qu'on ne devrait pas faire de recherche sauf sur l'honnêteté des déclarations que l'on a faites. Je suis au courant des manières que l'on emploie pour faire du recrutement, et je sais que des hommes qui désiraient recruter un régiment ont accepté tous ceux qui se présentaient dans le but de remplir les cadres de leur régiment le plus tôt possible. Puis, lorsqu'ils avaient le nombre d'hommes requis, ils renvoyaient simplement ceux qu'ils ne croyaient pas propres au service.

C'est une méthode outrageuse qui ne devrait pas être permise; et si le Gouvernement veut agir de cette manière il devrait en prendre la responsabilité.

M. MACDONALD: Evidemment, il y a la question de la déception. Je pense actuellement au cas d'un jeune enthousiaste de 17 ans de mon propre comté. Je l'ai vu ici l'autre jour et je lui ai demandé: "Comment se fait-il que tu sois rendu ici? Tu es trop jeune." Il me répondit: "Oui, mais ils n'en savent rien." Ce jeune homme veut à tout prix aller au front. Evidemment, il a fait une fausse déclaration. Mais on ne devrait pas lui en tenir compte.

L'honorable M. OLIVER: Il y a eu fausse déclaration de sa part, et il en est responsable. Mais lorsqu'un homme souffre d'une maladie dont il ne sait rien, on n'agit pas de bonne foi avec cet homme en le rendant responsable de cet état de chose.

M. MACDONALD: Je ne vois rien dans ces règlements concernant un cas de ce genre. On détermine le montant de la pension, c'est tout.

L'honorable M. OLIVER: Cette coutume est entièrement en marge de la loi.

M. MACDONALD: On accorde ces pensions d'après les dispositions de cet arrêté en Conseil?

Le colonel DUNBAR: Oui, monsieur.

M. MACDONALD: De qui tenez-vous l'autorisation de faire des recherches pour savoir si l'invalidité de tel ou tel individu est attribuable à une défectuosité inhérente?

Le colonel BELTON: Elle peut être inhérente, et aggravée par le service.

M. MACDONALD: Où avez-vous pris l'autorisation pour traiter ces cas?

Le colonel BELTON: Dans le premier paragraphe sur l'invalidité en service actif.

M. MACDONALD: Il s'agit de savoir s'il est devenu invalide en service actif.

Le colonel BELTON: Oui, et jusqu'à quel point son état a été aggravé par le service. C'est le conseil médical qui décide de ce point.

M. MACDONALD: Alors c'est le conseil médical qui règle la question.

Le colonel BELTON: Oui.

M. MACDONALD: Que pensez-vous du fait que votre conseil médical régulièrement constitué a déclaré que cet homme était physiquement propre au service?

Le colonel BELTON: Je crois qu'il faudra que le pays en accepte la responsabilité. Alors, c'est le pays qui est responsable, s'il accepte en définitive un homme qui n'est pas propre au service. Certains d'entre eux ne le sont pas parce qu'ils ont en eux des maladies latentes que l'on ne peut pas découvrir. Dans certains cas on accepte ces individus parce qu'ils font de fausses déclarations.

L'honorable M. OLIVER: Lorsqu'on examine un individu qui veut s'enrôler, prend-on par écrit les déclarations qu'il fait au sujet de son état physique. Existe-t-il copie écrite des déclarations que l'individu a faites sur son état de santé?

Le colonel BELTON: Non.

L'honorable M. OLIVER: Alors, il n'a aucune défense.

M. MACDONALD: Vous ne pouvez pas prouver qu'il a fait de fausses déclarations alors.

Le colonel BELTON: A moins que ce soit une maladie qui devait nécessairement exister.

M. MACDONALD: Alors, votre médecin aurait dû la trouver.

L'honorable M. OLIVER: Ce système est tout à fait mauvais.

M. MACDONALD: Il ne peut pas y avoir de fausses déclarations parce qu'il n'existe pas de copie authentique de ce que l'homme a dit. Vous ne pouvez pas vous attendre à ce qu'un médecin qui a examiné plusieurs recrues se rappelle tous les cas en particulier.

Le PRÉSIDENT: Vous ne pourriez rien prouver.

L'hon. M. OLIVER: On refuse d'accorder des pensions à des individus sans qu'il y ait faute de leur part, parce qu'ils étaient peut-être atteints d'une maladie avant qu'ils s'enrôlent.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a dit ici qu'on ne faisait aucun examen des reins des nouvelles recrues.

M. NICKLE: C'est moi qui ai affirmé cela.

Le PRÉSIDENT: On devrait faire cet examen.

M. NICKLE: On ne fait aucun examen de l'urine.

Le PRÉSIDENT: Pas même pour voir si l'individu est atteint du diabète.

Le colonel BELTON: Il faudrait beaucoup de temps pour faire cet examen, ce système n'est pas pratique.

Le PRÉSIDENT: Dites-vous, colonel, que cela prendrait beaucoup de temps. On peut faire cet examen en très peu de temps.

M. NICKLE: Ça ne prend pas trois minutes.

Le colonel BELTON: Si vous faites simplement l'épreuve pour déterminer la présence ou l'absence de l'albumine, ça ne prend pas beaucoup de temps. Mais, en pratique, s'il fallait que l'examinateur attende que l'individu ait uriné, et lui procure les ustensiles nécessaires, ça prendrait beaucoup de temps.

M. MACDONALD: Voulez-vous avoir la bonté de fournir au comité des copies des instructions données aux médecins, afin que nous sachions en quoi consistent ces instructions.

Le colonel BELTON: Très bien, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, M. Scammell.

Le TÉMOIN: En nommant cette commission, on devrait retrancher la plus grande partie de ces périphrases qui, d'après la loi actuelle sont nécessaires.

Par M. Macdonald:

Q. Vous faites allusion à la nomination d'un bureau permanent?—R. Oui, semblable à la commission des chemins de fer.

Q. Alors vous dites que l'on pourrait retrancher les périphrases?—R. Oui. Par exemple, actuellement le bureau des pensions et des réclamations fait ses rapports au ministre de la Milice, qui les réfère au Gouverneur en conseil; ensuite on les envoie au conseil de la Trésorerie, et lorsque celui-ci a approuvé ces réclamations on les renvoie au ministre de la Milice. Cela occasionne des délais inutiles. Par exemple, depuis mon passage ici, hier, j'ai reçu une lettre au sujet d'un homme dont la pension a été recommandée par le bureau des pensions et des réclamations le 5 décembre. Hier, on n'avait pas encore accordé cette pension. Il y a un grand nombre de ces cas. Il n'est pas nécessaire de tant retarder les choses.

Par le Président:

Q. Est-ce que cet homme a continué à recevoir sa solde jusqu'à présent?—R. Non, monsieur. On a cessé de lui payer sa solde le 31 décembre.

Q. Sa pension commencera à cette date?—R. Oui, mais en attendant, cet homme est dans la misère, il vit de la charité du public.

Q. Y a-t-il des circonstances particulières qui auraient pu causer ce délai dans ce cas?—R. Je ne saurais dire. J'ai examiné son dossier, et je constate que sa recommandation a été envoyée de la bonne manière, mais n'a pas encore été approuvée par le conseil de la Trésorerie.

Par l'hon. M. Oliver:

Q. On m'avait laissé entendre que la solde continuait jusqu'à ce que la pension soit accordée. On surmonte cet obstacle en retranchant la solde et en antidatant la pension?—R. Oui, c'est la coutume suivie.

Le PRÉSIDENT: Il reçoit sa solde jusqu'à une certaine date, et sa pension entre en vigueur ce jour-là. Mais il semble qu'il y a eu un délai. Cet individu devrait certainement recevoir quelque chose.

Le TÉMOIN: Je vous ferai remarquer que j'ai présenté plusieurs cas de ce genre au colonel Dunbar.

Le PRÉSIDENT: Colonel Dunbar, quelle est la cause du délai dans ce cas? Est-ce le conseil de la Trésorerie qui retarde la chose?

Le colonel DUNBAR: C'est soit le bureau du ministre ou le conseil de la Trésorerie, je ne sais lequel. Ce n'est pas le nôtre. J'ajouterai que tout récemment on a autorisé le colonel Conger, l'officier qui paie les pensions, à verser le premier mois de la pension dès que le ministre a approuvé la recommandation du bureau des pensions.

Le PRÉSIDENT: Même avant que le conseil de la Trésorerie donne son approbation?

Le colonel DUNBAR: Oui, et même jusqu'à trois mois, mais pas plus.

M. MACDONALD: Il me semble que dès qu'on a établi l'identité d'un homme que sa pension devrait commencer.

Le colonel CONGER: Il se présente des cas où la recommandation du soldat n'a pas été envoyée au bureau des pensions, et il faut dans ces cas antidater la pension. J'ai en main en ce moment un ou deux de ces cas qui datent déjà de huit mois. Au lieu d'accorder trois mois de pension sur la recommandation du ministre, j'en ai accordé huit. Actuellement nous faisons trois versements avant d'attendre que l'arrêté en conseil soit émis.

M. MACDONALD: Est-il nécessaire d'émettre un arrêté en conseil pour chaque cas en particulier?

Le colonel CONGER: On a émis un arrêté en conseil dans chaque cas jusqu'à tout récemment. Mais dans le cas de soldats invalides nous comprenons plusieurs noms de la même classe dans le même arrêté en conseil.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, M. Scammell.

Le TÉMOIN: Je recommanderais qu'on applique cette clause de la loi australienne au Canada. La loi australienne se lit comme suit:

> "Les dispositions de cette Loi s'appliqueront aussi au cas de tout soldat faisant partie de la réserve de l'armée impériale appelé en service actif, qui, au début de la guerre actuelle, était un citoyen bona fide de l'Australie, tout comme si ce soldat était membre des troupes telles que définies dans cette Loi;
>
> "Pourvu que dans le cas où ce soldat ou ses dépendants auraient droit à une pension ou compensation en vertu d'une Loi impériale que le taux ou montant de cette pension ou compensation soit compris dans le montant fixé de la pension payable en vertu de cette Loi.
>
> "Pourvu en plus qu'on n'accorde pas de pension en vertu de cet article à des personnes qui ne seraient pas des citoyens bona fide de l'Australie."

Par le Président:

Q. Entendez-vous par cela que si un homme se trouvait au Canada au début de la guerre, et s'enrôlait dans un régiment anglais en dehors du Canada, qu'il devrait recevoir une pension?—R. Oui, si c'était un réserviste anglais qui n'aurait pas le droit de s'enrôler dans un régiment canadien, et qui serait obligé de retourner à son régiment anglais. Le taux des pensions en Angleterre est beaucoup moins élevé que le nôtre.

M. NICKLE: Ne reçoit-il pas une pension en sa qualité de réserviste anglais?—

Le PRÉSIDENT: Oui, et voici un cas qui est quelque peu semblable. Il y a un grand nombre de Canadiens qui se sont enrôlés dans des régiments canadiens. Une fois rendu en Angleterre, pour une raison quelconque, ils ont demandé leur congé, puis ils s'enrôlèrent dans des régiments anglais, allèrent au front avec ce régiment, et furent blessés. Ils nous reviennent alors et demandent le montant de la pension canadienne, bien qu'ils aient quitté le service du Canada pour se mettre au service de l'Angleterre.

M. MACDONELL: Dans certains cas ils ont fait cela pour être rendus plus vite au front. Ils servent le même roi, et la même cause, et devraient tous être traités sur le même pied.

L'honorable M. OLIVER: Si nous suivons la coutume australienne, ces hommes se sont enrôlés comme soldats du Canada, ils étaient Canadiens, et ils ont droit à la même considération que les autres soldats canadiens.

Le Président: Ils ont quitté les armées canadiennes.

L'hon. M. Oliver: Mais ils se sont enrôlés comme Canadiens.

Le Président: Ils ont quitté le service du Canada.

M. Macdonell: C'est le même service.

M. Scott: Nous aurions autant de droit de demander au gouvernement anglais d'accorder les mêmes droits à un Canadien enrôlé dans l'armée anglaise.

Le Président: Vous pouvez être certain qu'il ne ferait pas cela.

M. Macdonald: Nous avons le devoir de nous occuper des soldats qui font partie de l'armée canadienne.

Le Président: Ils ne dépendent plus de nous lorsqu'ils se joignent à l'armée anglaise.

M. Macdonell: Nous ne faisons qu'ajouter à la pension anglaise. Ils se battent certainement pour la même cause.

Le Président: Nous avons un bon nombre de jeunes gens qui ont obtenu des commissions. On en a pris un certain nombre parmi les simples soldats et on leur a donné des commissions dans l'armée anglaise, et de cette manière ils ont amélioré leur position. S'ils ne sont pas restés à notre service, pourquoi ne seraient-ils pas payés par ceux à qui ils ont offert leurs services?

M. Macdonell: Ils se sont enrôlés avec nous.

Le Président: Mais ils nous ont quittés.

M. Macdonald: Nous ne pouvons pas nous charger de toute l'armée anglaise.

Le Président: Dans tous les cas, nous discuterons cette question plus tard.

Le Témoin: Nous trouvons des emplois aux soldats anglais comme aux nôtres.

Le Président: Avez-vous autre chose à nous soumettre.

Le Témoin: J'ai ici un rapport reçu par le premier ministre, il y a quelque temps, du Dr Adami, sur les pensions de la guerre civile aux Etats-Unis. J'ai téléphoné à N. Blount, le secrétaire du premier ministre, ce matin, pour savoir si je pourrais présenter ce mémoire au comité. Il m'a répondu qu'il n'y avait rien qui m'en empêchait.

Le colonel Belton: Il est déjà compris dans le livre bleu.

Le Président: Y a-t-il autre chose?

Le Témoin: Oui, monsieur. Il me reste à lire cette résolution passée par le *National Council of Women*, que j'ai reçue ce matin par l'entremise de Mme Adam Shortt:—

> "Résolu: Que le *National Council of Women* s'abouche avec le gouvernement et demande que lorsqu'on préparera le bill concernant les pensions des veuves et des personnes dépendantes de nos soldats, qu'on y inclue une clause garantissant qu'une femme ne pourra pas perdre sa pension avant d'avoir été avertie qu'elle est exposée à la perdre; et avant d'avoir été condamnée pour quelqu'offense grave.
>
> "En plus, s'il y a des enfants, même lorsque cette femme perd sa pension, cette pension sera placée en fidéicommis pour les enfants; et aussi lorsqu'on prouvera que le crime est le résultat de la faiblesse d'esprit de la veuve, même si elle n'a pas d'enfant, la pension sera placée en fidéicommis pour elle".

Le Président: Nous ferons imprimer ceci dans le rapport.

Le témoin se retire.

Le colonel J. S. Dunbar est appelé et interrogé.

Par le Président:

Q. Colonel Dunbar, vous êtes le président du bureau des pensions?—R. Je le suis, monsieur.

Q. Et vous êtes un fonctionnaire du ministère de la Milice?—R. Oui.

Q. Vous êtes sous-adjudant général?—R. Oui, monsieur.

Q. Colonel Dunbar, M. Darling nous a dit hier qu'il était en faveur de l'abolition des divers degrés de pensions. Le premier degré traite de la pension de ceux qui sont devenus entièrement incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées au feu ou en présence de l'ennemi. Le deuxième degré s'applique à ceux qui sont devenus entièrement incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou durant la période d'entraînement, ou en vaquant à d'autres devoirs. M. Darling croit qu'un individu qui est devenu entièrement incapable de gagner sa vie au camp ou n'importe où ailleurs, aussi bien que sur le champ de bataille, a le même droit à sa pension. Y a-t-il à votre avis nécessité de maintenir ces degrés?—R. Votre question demande deux réponses. Quant à l'abolition des degrés, je crois qu'on ne devrait pas simplement les maintenir, mais en accentuer la différence, par exemple, entre le deuxième et le premier degré. Un cas bien au point serait celui d'un individu qui, d'après le conseil médical, serait au trois quarts invalide et ne recevrait que la pension du deuxième degré.

Q. Pourquoi établissez-vous une différence entre ceux qui sont blessés en présence de l'ennemi et ceux qui sont blessés au camp?—R. A mon avis, on devrait faire disparaître cette distinction, bien que je crois qu'elle soit encore en vigueur en Angleterre. Ce n'est pas de la faute de l'individu si le trentième bataillon auquel il appartient reste à Salisbury-Plain, au lieu d'aller en France.

Q. Supposons qu'au cours des exercices ou durant la période de l'entraînement il est frappé par un automobile?—R. Il devrait recevoir la même pension.

Q. Il y a une différence dans la liste anglaise. Cette distinction existe-t-elle en Australie?—R. Je n'en sais rien.

Q. Vous êtes opposé à cette différence entre le premier et le deuxième degré?—R. Non, je crois qu'il devrait exister un premier et un deuxième degré, mais je suis opposé à l'expression " en présence de l'ennemi ".

M. Macdonald: Cette distinction entre le premier et le deuxième degré n'existe pas, sauf en Angleterre.

Par le Président:

Q. Est-ce l'avis du ministère de la Milice, ou est-ce votre avis personnel, car vous ne pouvez pas vous prononcer pour le ministère, qu'il ne devrait pas y avoir de distinction entre un homme qui est devenu invalide sur le champ de bataille et un homme devenu invalide en accomplissant son devoir militaire, peu importe où il ait été blessé après qu'il s'est enrôlé?—R. C'est mon avis personnel.

Q. Il y a une autre question que je voudrais vous poser. On a prétendu qu'il ne devrait pas y avoir de différence dans le montant de la pension payé à un soldat marié ou non marié qui est entièrement invalide. Quel est votre avis à ce sujet?—R. Je crois que l'homme marié devrait recevoir quelque chose pour sa femme et ses enfants.

Q. Laissons les enfants de côté pour le moment, vous croyez qu'il devrait y avoir une allocation pour la femme?—R. Un homme qui est devenu entièrement invalide—omettez la femme si vous voulez—et traitez le soldat marié ou non marié de la même manière en ce qui concerne le montant accordé aux deux pour les services d'un serviteur, afin que l'homme marié puisse se procurer les services d'un serviteur si sa femme vient à mourir.

Q. On devrait accorder une certaine somme à un soldat célibataire devenu entièrement invalide afin qu'il puisse se procurer les services d'un serviteur?—R. Oui.

Q. Si le soldat est marié vous croyez qu'on devrait accorder une certaine somme à sa femme pour la durée de sa vie?—R. Oui, le même montant qu'à un soldat célibataire.

Par M. Green:

Q. Vous les placeriez sur la même base?—R. Il vous faudra naturellement augmenter le $7.33 par mois.

Par M. Macdonell:

Q. Vous traiteriez le soldat marié et le célibataire de la même manière?—R. Oui, pourvu que vous leur accordiez quelque chose pour les services d'un serviteur.

Par M. Macdonald:

Q. Vous les mettez à peu près sur le même pied?—R. Pourvu que cette allocation soit comprise.

Q. La seule différence que vous établissez entre le célibataire et l'homme marié, c'est que le soldat marié a quelqu'un pour voir à lui puisqu'il a une femme, mais il reçoit la pension supplémentaire. De fait le soldat marié a toujours quelqu'un pour voir à lui lorsqu'il a une femme.

M. GREEN: On ne permettrait pas à un homme marié d'avoir un serviteur payé par l'Etat en même temps.

M. MACDONALD: Les règlements ne le permettent pas.

Par M. Macdonald:

Q. D'après les règlements, vous pouvez permettre à un homme marié de recevoir une pension pour sa femme et pour lui-même, et une allocation pour un serviteur?—R. Oui.

Q. Il peut recevoir une allocation pour un serviteur en plus?—R. Oui.

Q. Vous laissez la femme de côté. Il devrait y avoir un serviteur dans les deux cas, est-ce bien cela?—R.

M. MACDONALD: L'homme marié qui a sa femme ne devrait pas recevoir une allocation pour un serviteur en même temps.

M. SCOTT: Il n'a pas le droit d'après les règlements.

M. MACDONALD: Certainement il en a le droit.

M. SCOTT: L'homme devenu entièrement invalide a droit à tant pour un serviteur.

M. MACDONALD: Et l'homme marié reçoit une pension pour sa femme et pour un serviteur en même temps.

L'honorable M. OLIVER: On ne fait pas de distinction.

Par M. Nickle:

Q. Qu'entendez-vous par invalidité complète? Est-ce un homme qui n'est pas capable de prendre soin de lui-même?—R. Pratiquement.

Q. Est-ce qu'invalidité complète veut dire incapacité de gagner sa vie et de prendre soin de soi-même, ou les deux?—R. Les deux.

L'honorable M. OLIVER: Il devrait y avoir une clause concernant l'individu qui est complètement invalide et qui a besoin d'un serviteur; et une autre clause concernant l'individu qui est entièrement incapable de gagner sa vie. Il y a deux formes d'invalidité; et on ne devrait pas les interpréter de la même manière.

M. MACDONALD: Voici le règlement concernant le serviteur, à la page 63 (il lit):

> "Lorsque l'invalidité de l'individu est telle qu'elle nécessite la présence constante d'un serviteur, par exemple s'il y a perte des deux jambes ou des deux bras, ou perte des deux yeux, ou lorsqu'on a complètement perdu l'usage des deux jambes ou des deux bras, on peut augmenter les taux indiqués dans les colonnes, premier degré et deuxième degré, d'un tiers".

Il n'est aucunement question de savoir si l'individu est marié ou non dans ce règlement. Qu'en pensez-vous, colonel, si le soldat a besoin des services d'une personne pour prendre soin de lui, alors sa femme ne devrait pas recevoir de pension?

Le TÉMOIN: Non.

Le PRÉSIDENT: Il est supposé que la femme donnera les soins nécessaires à son mari.

M. MACDONALD: De fait elle le fera.

Par M. Green:

Q. J'ai cru comprendre, colonel, que vous pensiez que l'homme marié devrait recevoir une allocation pour sa femme, et que le célibataire invalide qui a besoin d'un serviteur devrait recevoir une allocation pour serviteur égale à celle de l'homme marié. Vous n'avez pas dit, il y a quelques instants, que la femme ne devrait pas recevoir de pension. Voulez-vous nous laisser entendre maintenant qu'à votre avis l'homme marié ne devrait pas recevoir d'allocation pour sa femme, sauf l'allocation accordée pour un serviteur?—R. C'est ce que je prétends, si l'allocation accordée pour un serviteur est suffisante.

Q. Il me semble qu'on accorde une allocation pour serviteur. Je voudrais savoir si vous avez l'intention d'établir une différence entre le soldat marié et le soldat célibataire ou de les mettre sur le même pied? Accordez-vous quelque chose à la femme du soldat marié qu'il ait besoin ou non d'un serviteur?—R. Non, je ne fixerais pas un montant égal de $11 par mois, mais je leur accorderais un montant suffisant pour leur permettre de se procurer les services d'un serviteur.

Q. Vous les placeriez tous les deux sur le même pied?—R. Oui, mais en tenant plus compte des services du serviteur que de la femme.

Par M. Macdonald:

Q. Vous feriez disparaître la distinction entre l'homme marié et le célibataire?—Oui.

Q. Je croyais que l'homme marié recevait une plus grosse pension que le célibataire?—R. Il reçoit $11 par mois pour sa femme.

Q. La femme reçoit une pension pour elle-même?—R. Le soldat reçoit sa pension plus $11 par mois pour sa femme.

Le PRÉSIDENT: Il reçoit la même pension que le soldat célibataire, mais en plus la femme du soldat marié reçoit $11 par mois.

Par M. Green:

Q. Vous croyez qu'on devrait retrancher les $11 par mois, mais aussi l'ajouter à l'allocation accordée au soldat célibataire?—R. Je les traiterais tous les deux de la même manière, donnant à chacun un montant suffisant pour un serviteur s'il en avait besoin d'un.

M. NICKLE: Ceci n'est pas juste, parce que le célibataire n'a qu'à s'occuper de lui-même. L'homme marié a droit à plus que cela.

M. MACDONELL: Il a un foyer.

M. NICKLE: Il ne pourra pas garder son foyer à moins qu'on ne lui en fournisse les moyens.

Par le Président:

Q. Votre idée, colonel, est que dans le cas de l'homme marié, la femme soit la servante?—R. C'est mon idée.

M. MACDONALD: Si vous accordez $50 par mois aux deux catégories, vous êtes certain qu'ils ne seront pas dans le besoin.

M. NICKLE: Le soldat marié devrait recevoir assez pour pouvoir garder son foyer intact.

M. MACDONALD: Alors, c'est une question de montant.

Par M. Macdonell:

Q. Supposons qu'un homme soit célibataire lorsqu'il est blessé, et qu'il se marie plus tard, sa pension est-elle augmentée?—R. Non.

Par le Président:

Q. Avez-vous quelque recommandation à faire vous-même, colonel Dunbar?—R. Je dirai, pour la gouverne de M. Scammell, que les cas semblables à ceux qu'il a mentionnés au Manitoba tombent sous le paragraphe 597, à la page 64, qui se lit comme suit:

> " Les cas particuliers qui ne sont pas compris ou qui ne le sont pas suffisamment dans les règlements, peuvent faire le sujet d'une étude spéciale de la part du Gouverneur en conseil."

Ceci comprendrait le cas de l'homme de 78 ans dont il a parlé.

Q. Dans ce cas, il faudrait présenter une requête au Gouverneur en conseil?—R. Oui, afin d'être étudié tout particulièrement.

Par M. Nickle:

Q. C'est discrétionnaire, alors?—R. Oui. Il nous faut dans ces cas des affidavit ou des déclarations personnelles de la part de personnes responsables sur la condition de ces vieillards.

Par le Président:

Q. A-t-on présenté une requête à votre bureau en leur nom?—R. Non. Je ne saurais dire, monsieur. Lorsque M. Scammell m'a appris la chose, je leur ai écrit, leur envoyant les formules nécessaires, et leur indiquant la manière de procéder.

Q. Vous avez considéré la lettre de M. Scammell comme une requête?—R. Oui.

Par M. Nickle:

Q. Est-ce que ce règlement s'applique au père invalide d'un homme enrôlé?—R. Dans tous les cas de personnes dépendantes. Nous avons écrit à plusieurs cas semblables qui furent portés à notre connaissance par les administrateurs du Fonds Patriotique ou par d'autres organisations semblables.

Q. Entre les deux systèmes de pensions—une certaine allocation pour une jambe ou un bras comme font nos voisins—lequel est le préférable, d'après vous?—R. Je crois que l'extrait du rapport de M. Dobell, dont M. Scammell vons a donné lecture, répond très bien à cette question. Je suis porté à favoriser le système des Etats-Unis qui accorde un montant fixe à tous les ans pour la perte d'un bras ou d'une jambe. Ensuite, il vous faudrait accorder une pension pour l'invalidité provenant de la maladie. Si, d'un autre côté, on s'en tient aux mesures actuelles, je crois qu'on devrait augmenter les taux.

Par le Président:

Q. Tous les taux? Que pensez-vous des pensions accordées aux officiers?—R. Oui. Si les taux des officiers ne sont pas augmentés on ne devrait certainement pas les diminuer comme on le propose dans le rapport de M. Darling, et particulièrement les taux de la classe de ceux qui sont entièrement invalides. J'ai toujours cru que $264 par année n'était pas assez. Vous engagez un homme à $1.10 par jour. S'il devient complètement invalide à votre service vous devriez certainement lui donner au moins le même salaire, $1.10 par jour; mais actuellement on ne lui donne que $264 par année.

Par le Président:

Q. Vous croyez qu'il devrait y avoir une différence entre le taux de la pension payée aux officiers et celui du simple soldat même en tenant compte des conditions

de ce pays? Prenez ce cas: Deux frères s'enrôlent l'un est officier breveté, et l'autre simple soldat. Si l'officier breveté est blessé il recevra une plus grosse pension que son frère qui est simple soldat?—R. Je les traiterais selon leur grade.

Q. S'ils sont tous les deux mariés, et occupent la même position sociale, vous dites que la veuve de celui qui est officier devrait recevoir une plus grosse pension que la veuve de celui qui est simple soldat bien qu'elles soient toutes les deux habituées au même genre de vie?—R. Au point de vue militaire, nous tenons compte de leur grade, et non de leur ancienne position dans la vie.

Q. Je comprends très bien que cette différence puisse exister dans l'armée régulière. Mais ne croyez-vous pas qu'il y a une différence très prononcée dans le cas d'une armée volontaire semblable à celle que nous envoyons outre-mer?—R. Non, monsieur. Tous doivent être payés et les veuves pensionnées selon le grade que détenaient les maris.

Par M. Nickle:

Q. Ne croyez-vous pas que ceux qui se sont enrôlés au début de la guerre devraient recevoir une aussi grosse pension que ceux qui sont allés plus tard en qualité d'officiers?—R. Je ne vois pas comment vous pouvez établir cette distinction.

Q. Pourquoi pas?

M. MACDONELL: Je ne crois pas que vous devriez les placer sur le même pied.

Le PRÉSIDENT: Je comprends très bien que cette distinction doit exister dans une armée régulière, mais je crois qu'il est plus difficile de justifier son existence dans une armée volontaire. Les volontaires en général possèdent une meilleure éducation, et souvent appartiennent à un milieu social plus élevé que les soldats réguliers. Je désirerais connaître l'opinion de militaires sur ce sujet.

Par M. Macdonell:

Q. Je crois que vous avez préparé un état ou un tableau comparatif?—R. Je n'en ai pas de plus récent que celui qui est publié dans le livre bleu.

Q. Vous comparez l'échelle du Canada avec celle de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Angleterre et des Etats-Unis.

M. MACDONALD: M. Darling a préparé un mémoire sur les comparaisons dont parle M. Macdonell, à son point de vue. Il est très complet, et c'est l'analyse la plus facile à comprendre que j'aie encore vue.

Le PRÉSIDENT: Nous ferons imprimer cette déclaration de M. Darling comme une pièce. (Voir Pièce 1.)

Par M. Macdonell:

Q. Colonel Dunbar, pouvez-vous nous dire quand ont été adoptées les pensions des autres pays que vous avez comparées à celles du Canada?—R. Je regrette de ne pouvoir vous le dire, monsieur.

Q. Vous ne pouvez dire si elles sont anciennes ou modernes?—R. L'échelle a été préparée par M. Borden avec un sous-comité du Conseil Privé. Si vous demandiez à M. Borden de se présenter ici, je suis certain qu'il pourrait vous donner ces renseignements.

Q. Il est très important de savoir si ces pensions sont modernes, car les conditions ont beaucoup changé.

M. MACDONALD: Oui, et on n'envisage pas les choses de la même manière aujourd'hui.

Par le Président:

Q. Y a-t-il autre chose que vous désirez nous dire, Colonel?—R. Je voudrais qu'on établisse clairement la position des enfants du premier lit, des enfants adoptifs, et des enfants illégitimes, qu'on dise s'ils seront compris dans cette clause concernant les cas qui feront le sujet d'études particulières.

M. MACDONELL: La question des enfants du premier lit et des enfants illégitimes se présentera certainement.

M. NICKLE: On ne devrait pas faire de distinction pour les enfants de tout homme et femme qui vivent ensemble comme le mari et l'épouse.

Par M. Nickle:

Q. Est-ce vous qui avez fixé le montant accordé par mois à chaque enfant?—R. M. Borden m'a demandé quel était mon avis à ce sujet, et je lui ai répondu, traitez les tous de la même manière, et ne diminuez pas la somme accordée après le premier enfant. Si une femme est la mère de quatre enfants, je crois qu'on doit encourager les grosses familles et donner $5 par mois à chaque enfant.

Q. Comment en êtes-vous arrivé à la conclusion qu'il serait sage de faire cesser la pension à l'âge de 15 ans?—R. Je n'ai rien eu à faire avec cela.

Q. Quel est le but de faire cesser la pension à 15 ans?—R. Personnellement, je crois que 15 ans est trop jeune pour un garçon, et 17 ans trop jeune pour une jeune fille.

Q. Qui est-ce qui a fixé cette limite?

M. MACDONALD: L'a-t-on prise dans d'autres lois?

Le PRÉSIDENT: Dans la loi anglaise, la pension cesse deux ans plus vite.

Le TÉMOIN: C'était 16 et 18 ans autrefois.

M. NICKLE: Les conditions dans ce pays sont différentes de celles que nous trouvons en Angleterre.

Le PRÉSIDENT: On prétendrait qu'un garçon, à 15 ans, est en état de gagner sa vie.

M. NICKLE: Cette limite va empêcher les enfants de ce pays de recevoir une formation technique convenable. Croyez-vous qu'on serait opposé à ce que la limite de l'âge soit élevée.

Le TÉMOIN: Je crois que la limite de l'âge n'est pas assez élevée.

Le colonel CONGER: La limite d'âge actuelle est de 15 ans pour les garçons, et de 17 ans pour les filles. On a changé cette limite de 18 et 16 qu'elle était autrefois, lorsqu'on a modifié récemment les Règlements concernant la Solde et les Allocations. Cependant en vertu de la loi des pensions de 1901, la limite est de 18 et 21 ans.

M. MACDONELL: Vous dites qu'on a baissé cette limite?

M. MACDONALD: Quelle est la limite d'âge dans les autres pays.

Le colonel CONGER: Je ne saurais dire.

M. NICKLE: Des experts me disent que cette loi aura pour résultat de chasser les enfants de l'école et de les jeter dans l'industrie lorsqu'ils devraient être à l'école recevant une formation technique.

Par M. Macdonell:

Q. Colonel Dunbar, d'après vous, serait-il bon de faire profiter de la loi des pensions les enfants du premier lit et les autres enfants dont vous avez parlé?—Je crois qu'on devrait les inclure dans cette loi.

M. MACDONALD: Oh, oui. Un enfant adoptif est un enfant au point de vue légal.

M. GREEN: C'est une personne dépendante.

M. MACDONALD: Il me semble qu'il suffit que ces enfants soient des personnes dépendantes pour qu'ils aient droit à une pension.

Par le Président:

Q. Avez-vous d'autres remarques à faire, colonel?—R. Je désirerais dire quelque chose au sujet d'une observation qui a été faite par un des membres du comité, ici, hier; il a prétendu qu'on pouvait influencer le Bureau des Pensions. Je crois qu'il n'est que juste d'affirmer que le bureau actuel n'a pas été influencé, et que personne n'a essayé d'aucune façon, directement ou indirectement, à influencer qui que ce soit de nous, et que, quand même ils essaieraient, ils ne réussiraient pas. Nous essayons d'accomplir notre devoir aussi impartialement que possible en accordant les taux fixés

par la loi; et s'il se présente un cas où l'individu lui-même, ou le Fonds Patriotique, etc., prétend qu'il ne reçoit pas suffisamment, on ordonne immédiatement la formation d'un autre conseil médical qui étudiera le cas et donnera la description de la maladie ou de l'invalidité, etc. L'individu devra répondre à certaines questions, et signer ces déclarations afin d'empêcher toute personnification. Sur réception de ce deuxième rapport médical, le bureau, après avoir consulté les deux médecins qui en font partie, le lieutenant-colonel Belton et le lieutenant-colonel Panet, décide de l'état de l'individu. Si son état est pire on recommandera immédiatement qu'une plus grosse pension lui soit accordée.

Par le Président:

Q. Croyez-vous qu'il sera possible de continuer à administrer ces pensions par l'entremise d'un bureau qui n'est qu'un sous-comité du ministère de la Milice, ou ne serait-il pas préférable, à votre avis, de nommer un bureau permanent qui ne serait pas composé de fonctionnaires de ce ministère?—R. Je crois qu'il sera toujours nécessaire que certains fonctionnaires de ce ministère s'occupe de la partie administrative du travail comme ils le font actuellement, et en second lieu, il serait peut-être avantageux de suivre les recommandations de M. Hogg, C.R., telles que publiées dans le livre bleu. Ces recommandations épargneraient beaucoup de travail non seulement au sous-ministre et au ministre, mais aussi aux membres du conseil de la Trésorerie.

Par M. Macdonell:

Q. En quoi consistent ces recommandations?—R. En la formation d'une commission composée de trois ou de cinq membres qui se réuniraient une fois par semaine ou plus souvent pour étudier les recommandations du Bureau des Pensions de la milice; recommandations qui seraient envoyées directement à cette commission et dont les décisions seraient finales.

Le Président: Ces pensions occasionneront beaucoup de travail pendant un grand nombre d'années.

M. Macdonald: Certainement trop pour qu'on l'ajoute à celui d'un ministère qui en a déjà assez.

M. Green: Je ne crois pas, monsieur le Président, qu'on ait fait aucune observation ici tendant à affirmer qu'on avait essayé d'influencer les membres du Bureau des Pensions. On a passé cette remarque sur la manière de présenter nos recommandations à la Chambre, dans lesquelles nous demandons que la loi soit formulée très clairement, et que les pensions soient accordées sans difficulté.

Le Président: Ce n'est pas un reproche à l'adresse du bureau actuel, et personne n'a eu l'intention de lui en adresser. Il n'y a rien qui nous indique que les membres de ce bureau n'ont pas été très compétents.

Par M. Nickle:

Q. Quelle est la période de temps qui doit s'écouler dans le cas d'un soldat disparu avant qu'on accorde une pension?—R. Après une période de six mois, on remplira certaines formules, et on le déclarera officiellement mort.

Q. Pendant combien de temps continuera-t-on à payer sa solde après qu'il sera disparu?—R. Sa veuve recevra une pension de la date de sa disparition.

Q. Mais il y a un hiatus ici. Pendant combien de temps accorde-t-on une allocation d'absence à la femme?—R. On lui accorde trois mois d'allocation d'absence et de solde en même temps, puis trois autres mois d'allocation d'absence. Récemment on nous a autorisés, dans ces cas, au lieu d'attendre que le soldat soit déclaré officiellement mort, lorsqu'il y a six mois qu'il est disparu, à payer la pension à la veuve au commencement du quatrième mois.

Q. Quelle a été la coutume suivie par le passé?—R. On accordait six mois d'allocation d'absence, et trois mois de solde. Il nous fallait attendre que le soldat soit déclaré officiellement mort.

Q. De quelle manière avez-vous l'intention de surmonter cette difficulté?—R. En lui accordant une pension au commencement du quatrième mois. Si l'individu revient, le ministère est protégé, parce que si vous avez payé une pension à la veuve il ne vous restera qu'à verser la différence de la solde.

Q. Elle peut recevoir la solde pendant trois mois, et ensuite on lui accorde une pension?—R. Oui, on lui verse sa solde pendant les trois premiers mois, puis on lui accorde une pension, pourvu que l'individu soit disparu depuis six mois.

Q. C'est un nouveau règlement?—R. Oui, ce sont de nouvelles instructions. Nous ne sommes pas obligés d'attendre que nous ayons reçu les formules, dont la préparation cause toujours un certain délai, lorsqu'il y a six mois que le soldat est disparu.

Par M. Macdonell:

Q. Qui établit ces règlements?—R. On les établit par arrêté en Conseil.

Par M. Nickle:

Q. Sur la recommandation de qui?—R. Sur la recommandation du comptable et du payeur-général, M. Borden. J'ai ici un autre rapport intérimaire sur le travail du Bureau des Pensions jusqu'au 21 mars 1916, complétant ce qui a été publié dans le livre bleu, et je le produis comme une pièce.

Le témoin se retire.

M. MACDONALD: M. Darling désirerait parler d'avantage sur un ou deux autres points.

M. DARLING est rappelé et interrogé de nouveau.

M. DARLING: Je voudrais me renseigner sur deux points. M. Æmilius Jarvis, de Toronto, s'est beaucoup occupé de questions navales, comme vous le savez. Il m'a demandé de m'informer de ce que l'on avait l'intention de faire au sujet des pensions navales, lorsque je me présenterais ici au comité. Je lui ai dit que personnellement je n'en savais rien.

Le PRÉSIDENT: Les pensions navales sont pratiquement les mêmes que les pensions militaires. Elles sont administrées dans mon département par l'entremise d'un Bureau qui se compose du directeur du Service naval, du payeur et de quelques autres.

M. DARLING: Il peut donc obtenir tous les renseignements qu'il désire à ce sujet de votre département?

Le PRÉSIDENT: Les fonctionnaires de mon département se feront un plaisir de lui donner tous ces renseignements.

M. DARLING: L'autre point se rapporte aux pensions payables aux officiers ou soldats qui font partie de l'armée permanente et s'engagent dans le service d'outremer. Un bon nombre de ces jeunes gens étaient à faire leur deuxième année de service dans l'armée, lorsqu'on leur demanda de s'engager dans l'armée d'outremer et la plupart le firent. Il ne s'ensuit pas que ces jeunes gens, bien qu'ils soient officiers dans l'armée permanente, resteront toujours dans l'armée à leur retour de la guerre. Je voudrais savoir si ces jeunes gens tombent sous la loi des Pensions que nous avons discutée au cours de ces deux derniers jours?

Le PRÉSIDENT: Le colonel Dunbar pourrait peut-être répondre à cette question. Est-ce que les officiers de l'armée permanente tombent sous la loi des pensions que nous avons discutée?

Le colonel DUNBAR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Colonel Belton, nous serons heureux de vous entendre si vous avez quelque chose à nous dire.

Le colonel BELTON: J'ai cru que je pourrais donner certains renseignements au comité, si on me questionnait sur la manière dont nous interprétons les différents cas que nous avons à régler. En premier lieu, dans la loi on emploie l'expression " incapable de gagner sa vie". Maintenant, qu'est-ce que ce comité entend par gagner sa vie? Est-ce ce que l'individu gagne à son emploi? Il nous faut établir une base quelconque. La coutume suivie dans le service est de prendre le domaine des travaux manuels comme base. Peu importe quelle est votre occupation, que vous soyez avocat, ou médecin, ou quoi que ce soit, nous classons votre invalidité d'après votre capacité de gagner votre vie dans le domaine du travail manuel.

M. NICKLE: Un lieutenant gagne deux fois autant qu'un simple soldat?

Le colonel BELTON: Il pourrait se faire que l'invalidité n'affecte pas l'avocat du tout. Maintenant, si vous voulez calculer le taux de la pension, il me semble que vous ne pouvez presque pas baser vos taux sur autre chose. L'individu qui gagne sa vie par le travail manuel se trouve, évidemment, dans une position désavantageuse. L'homme instruit se trouve dans une meilleure position, mais nous ne pouvons pas faire disparaître le désavantage dont souffre l'homme qui n'est pas instruit et qui n'a pas reçu de formation professionnelle. De sorte que le simple ouvrier a plus à souffrir de la loi d'ordinaire que les autres.

Par M. Green:

Q. A votre avis nous devrions établir une échelle ascendante et élever les taux un peu?—R. Non. Evidemment, le résultat n'est pas toujours le même; il y a des exceptions. Un homme autrefois occupé à des travaux manuels et dont l'ouïe a été affectée pourrait devenir un horloger, ou un artisan quelconque, et pouvoir gagner sa vie tout aussi bien; tandis qu'un avocat qui est à la cour pourrait avoir beaucoup de difficulté à exercer sa profession parce que son ouïe serait affectée. De la même manière, un médecin dont l'ouïe serait affectée, ne pourrait pas se servir du stéthoscope. Cependant je ne vois pas sur quelle autre base vous pourriez calculer ces taux.

Je ne suis pas de l'avis de ces messieurs qui veulent qu'on accorde une certaine pension pour une certaine infirmité telle que la perte d'une jambe ou d'un bras. On pourrait tout aussi bien régler ces cas par le système que je recommande, de fait je crois que ce système est de beaucoup le plus efficace. Un homme qui a perdu un bras ne souffre pas seulement de cela. Souvent il souffre d'autres maux aussi; il n'est pas rare qu'il y ait une maladie de l'os. Je ne vois aucun avantage à adopter le plan recommandé par les messieurs auxquels j'ai fait allusion.

Par le Président:

Q. Avez-vous déjà étudié le système suivi aux Etats-Unis?—R. Non, monsieur. Je m'imagine que ce plan n'avait pour but que de faire élever le montant de la pension. M. Scammell, en parlant sur ce sujet, nous dit qu'un homme qui avait perdu une jambe cessait de recevoir une pension dès qu'il avait une bonne position et gagnait facilement sa vie. Ceci n'est pas la vérité. Il souffre encore de la même infirmité, et à ce sujet je citerai deux ou trois cas de ce genre que nous avons eus ces jours derniers: Un individu, à qui on avait accordé une pension du quatrième degré, est examiné de nouveau, on a constaté qu'il souffrait encore de la même infirmité, et on a recommandé que sa pension du quatrième degré lui soit accordée pendant encore un terme. C'est un fileur sur métaux qui gagne $10 par semaine. L'autre individu reçoit une pension du deuxième degré. Son invalidité existe encore, et il continue à recevoir sa pension du deuxième degré. Cependant c'est un fonctionnaire du ministère des Douanes gagnant $17.50 par semaine.

Par le Président:

Q. Est-il réellement invalide?—R. Non. Il appartient à la seconde classe des invalides, c'est-à-dire, des "pratiquement invalides".

Par M. Nickle:

Q. S'il appartenait à la classe des impotents, il ne pourrait rien faire?—R. Non.

Par le Président:

Q. Comment peut-il être vraiment impotent et capable de rien s'il gagne $17.50 par semaine? R. Il est encore incapable de gagner sa vie même par les travaux manuels.

Q. Non, en effet. L'ouvrier ne pourrait gagner un tel salaire. Celui dont il est question gagne $875, par année, ce qui est de beaucoup plus que le salaire d'un ouvrier ordinaire?—R. Je veux démontrer que cet employé du ministère des Douanes était tenu de gagner sa vie dans les travaux manuels en dehors des métiers, il est devenu de moitié moins capable qu'il ne l'était auparavant. Je ne connais pas d'autre manière par laquelle on puisse arriver à une conclusion pratique.

Par M. Nickle:

Q. Je remarque que vous dites que si un commis qui se serait enrôlé et aurait perdu une jambe au cours du service militaire actif, il pourrait retirer la même pension que le professionnel qui se serait enrôlé et qui aurait eu à subir le même accident? Pour la raison que la base sur laquelle on calcule la compensation est celle de la capacité de l'individu à gagner sa vie par le travail manuel?—R. Oui. Dans le cas d'un professionnel le système serait le même, parce qu'il nous est impossible de différencier. On ne peut pas dire d'un employé civil, qui gagne $10,000 par année, qu'il est à demi-invalide d'après cette base de calcul. Par conséquent la base de calcul dont nous nous servons est celle de la capacité d'un individu à gagner sa vie dans les travaux manuels et en dehors des métiers.

Q. Ceci est tout au désavantage du mécanicien et de l'ouvrier?—R. Comme je l'ai dit au début, c'est un grand inconvénient que de n'être pas instruit, et je suis absolument en faveur de tous ces plans par lesquels on instruira un homme et on lui donnera l'avantage d'un métier. Je crois que cette méthode est de beaucoup plus pratique que celle qui ne donnera à l'individu qu'une pension.

Par M. Scott:

Q. Alors l'inconvénient est de ne pas être instruit?—R. C'est précisément cela.

Q. Mais cet inconvénient existait avant le départ de ces gens pour la guerre?—R. Oui, ils avaient à subir ce même désavantage avant d'aller à la guerre.

Par M. Macdonell:

Q. Cette pension est basée, si j'en comprends bien le système, sur la capacité des individus à gagner leur vie par les travaux manuels?—R. Précisément. Si, de l'opinion du Conseil médical, le soldat invalide est à demi impotent, alors nous lui donnons ce qu'on appelle une pension pour les impotents.

Q. Cela représente la moitié de ce que l'ouvrier recevrait au travail manuel?—R. Oui.

Le Président: Il est une heure moins un quart. Conviendrait-il au Comité d'ajourner ses séances jusqu'à mardi matin à dix heures et demie?

Le comité s'ajourne.

PIÈCE N° 1.

Soumise au cours du témoignage de M. Frank Darling, de Toronto.

La somme de pension telle que donne la loi actuelle est trop minime, surtout de celle qui est destinée au soldat totalement invalide, soit par la maladie contractée ou par des blessures reçues dans le service militaire actif.

ANNEXE No 4

Le célibataire invalide à tel point qu'il est incapable de gagner sa vie ne peut pas vivre sur un revenu de $3.70 par semaine, ce qui est la plus basse somme pour un homme invalide au "second degré"; il ne peut pas vivre non plus sur la somme de $4.92, qui est la pension maximum accordée. Il est aussi impossible de vivre sur $5.07, ce qui est la pension minimum pour les invalides au " premier degré ", ni sur $6.77 qui représente la pension maximum.

Le soldat invalide qui a une femme et pas d'enfant, n'est pas beaucoup mieux servi, on lui accorde $6.20 par semaine, ce qui est la pension minimum pour les invalides du "second degré", ou $7.46 qui représente la pension maximum; tandis que les allocations, même pour les invalides du "premier degré" ne valent guère plus, la plus basse étant de $7.61, et la plus haute, de $9.31. Il y a cependant une allocation de $5 par mois pour chaque enfant (ce qui fait à peu près $1.15 par semaine).

C'est inutile d'accorder à un soldat totalement invalide une pension par laquelle il ne pourra vivre d'une manière ordinairement confortable. Avant la date de l'enrôlement, on peut dire que la grande majorité des soldats actuels gagnaient un salaire suffisant pour leur procurer les nécesités ordinaires de la vie—pourquoi alors permettrions-nous que ces mêmes hommes de retour au pays, incapables de retourner à leur ancien travail à cause des blessures reçues pendant qu'ils se battaient pour leur pays, soient payés des allocations moins considérables que celles qu'ils touchaient autrefois. On peut dire sans crainte de contradiction que l'ouvrier ordinaire dans ce pays devrait gagner un salaire moyen de $12.50 par semaine; le journalier devrait toucher un peu moins et l'homme de métier, beaucoup plus. Avec une allocation comme celle-ci, l'homme et la femme peuvent avoir leur propre maison et vivre assez confortablement mais certainement pas avec extravagance.

Dans la vie civile on ne fait pas de différence entre le salaire payé à un célibataire et celui qui est payé à un homme marié; ces deux hommes touchent le même salaire pour le même travail. Pourquoi alors ferait-on une différence dans la somme de l'allocation destinée aux deux? Un soldat totalement invalide et qui a une femme recevrait de celle-ci tous les soins pour lesquels un invalide célibataire aurait à payer à même les faibles économies qu'il pourrait faire sur son allocation de $12.50, ce qui lui serait impossible. Il est alors difficile à saisir comment un soldat célibataire invalide, sans bras ni jambe, impotent ou paralysé, pourrait s'en tirer avec une allocation moins considérable. Il lui serait impossible de trouver une maîtresse de pension qui pourrait lui accorder les soins constants qu'exigerait son état. A chaque maison de pension où il pourrait frapper pour demander le logis et la pension, on pourrait lui répondre qu'il n'y a plus de chambre et qu'on ne prend plus de pensionnaire.

Si, toutefois, on lui accordait la même allocation qu'on donne à l'invalide marié, il pourrait peut-être se marier, se procurer un logis dont il serait le propriétaire et devenir un meilleur homme et partant un meilleur citoyen. A sa mort, sans doute, la veuve ne pourrait plus toucher l'allocation; les enfants qui pourraient naître de ce mariage n'auraient pas non plus droit à la pension du père. Le fait de réduire cette allocation de $12.50 condamnerait cet invalide au célibat et à une maison de pension de troisième ordre pour le reste de ses jours.

La pension que le pays accorde aux soldats qui reviennent au pays invalides et blessés pendant qu'ils étaient au service actif de l'Empire, devra être payée non pas à titre de charité mais comme un salaire honorablement et héroïquement gagné. En conséquence, cette dette que le pays aura contractée à l'égard de ces invalides devrait représenter non pas le moins que nous puissions faire, mais la plus grosse somme qu'il nous sera permis d'accorder.

Il est un peu difficile de comprendre la raison qui nous fait recourir constamment aux systèmes de pension militaire accordée dans les pays étrangers, comme si on en faisait une défense d'alléguer que si nos taux sont bas les leurs le sont davantage. Qu'est-ce que cela peut faire dans la question qui nous intéresse dans le moment? Les invalides ou les anciens soldats que notre caisse de pension soulagera ont vécu et continueront à vivre au Canada, dans la Nouvelle-Zélande, en Australie et en Angle-

terre. Assurément que nous sommes capables de décider par nous-mêmes, sans avoir à recourir aux autres pays, la somme d'argent qui permettra à un ex-soldat de la patrie (incapable de gagner sa vie) de vivre d'une manière décente et dans un état assez confortable sans qu'il ait à faire appel à la charité publique, ce qu'il sera tenu de faire s'il entreprenait de vivre sur l'allocation qu'on lui offre par la présente échelle.

Si l'on décidait que la somme de $12.50 par semaine $54 par mois) soit fixée définitivement comme mesure de capacité de rendement au travail du soldat, la somme à accorder aux soldats pris dans les rangs des officiers; et à ceux qui ne sont pas totalement impotent, deviendrait très facile à déterminer. A mesure que l'on avancerait dans les rangs des officiers, la somme de la pension serait augmentée, la courbe des augmentations, à partir des rangs du simple soldat jusqu'à celui de colonel, s'élevant considérablement ou très peu selon que le gouvernement se trouvât en demeure de payer beaucoup ou peu. Pour toutes les incapacités non totales la somme de l'allocation pourrait être diminuée en proportion.

Si l'on découvrait que le degré de capacité de rendement au travail chez le soldat retiré du service militaire n'a pas été atteint du tout, ce soldat n'aurait pas droit à aucune pension; si, au contraire, cette capacité lui avait été complètement enlevée il recevrait la somme totale. Entre ces deux conditions la somme de pension à payer serait basée sur le degré d'affaiblissement de la capacité du soldat et provenant des blessures reçues dans le service actif. Si, par exemple, cette capacité était diminuée de 50 pour 100 il aurait droit à 50 pour 100 de la pension totale destinée à chaque individu; si c'était 75 pour 100, il aurait droit à 75 pour 100 de la dite pension et ainsi de suite d'après cette échelle de calcul, chaque cas étant pris par lui-même et d'après ses mérites. Un tel système tendrait à simplifier le problème de la revue qui est très important et qu'on ne doit pas perdre de vue dans n'importe quelle circonstance.

Dans plusieurs cas, et surtout quand il s'agit de la nécessité de pratiquer une opération chez le soldat qui a reçu quelques blessures sérieuses, la capacité de rendement au travail de cet homme tendrait probablement à diminuer considérablement au premier instant, mais avec un peu de temps il peut se faire que cet individu devienne de plus en plus capable de gagner sa vie par lui-même, et, dans ce cas, on pourrait diminuer en proportion l'allocation qui lui était destinée; et s'il retrouvait totalement sa capacité d'autrefois, on pourrait lui enlever complètement sa pension. Dans d'autres cas, le contraire pourrait se produire, plus particulièrement dans des traitements qui pourraient donner naissance à l'invalidité totale. Tout d'abord la capacité de notre soldat peut être très peu affectée, mais après quelque temps elle peut diminuer de plus en plus, et, en conséquence, son allocation pourrait être augmentée d'année en année jusqu'à ce qu'il ait atteint le maximum de l'invalidité et, aussi, de la pension accordée.

Il est toutefois discutable de savoir s'il est sage de discontinuer le paiement d'une pension une fois qu'elle a été accordée, car lorsqu'un homme apprend que plus il devient capable de travailler plus il court le danger de voir sa pension diminuer ou enlevée tout à fait, il est apte à faire le moins d'efforts possibles en vue de son propre soutien.

Cependant, la question d'augmenter le montant de la pension en faveur de ceux dont la santé diminue constamment demandera toujours la plus sérieuse considération.

On ne saurait trop insister sur le fait qu'il est plus important de placer nos soldats invalides en demeure de gagner leur vie d'une manière satisfaisante que de leur payer une allocation en argent. Il n'y a rien de plus désavantageux à l'homme que de lui payer une pension. Au début il s'efforce de vivre à même cette allocation qu'il considère plus comme un revenu que comme une aide qui tient lieu de son incapacité à gagner sa vie qui a été causée par des blessures reçues au cours de la guerre. Le moins un homme compte sur une aide pécuniaire provenant d'aucune source le plus il est tenu de compter sur ses propres efforts et il devient, par conséquent, meilleur homme et meilleur citoyen. Il y a dans plusieurs grandes villes du Canada des institutions où

le soldat invalide, à qui il est devenu impossible de poursuivre un métier déjà contrôlé peut apprendre un métier tout à fait nouveau pour lui et par lequel, lorsqu'il sera devenu compétent, il pourra gagner tout autant que s'il avait continué ses anciennes occupations. On devrait prendre tous les avantages possibles de ces institutions. Toutefois, on devra enseigner à cet individu un vrai métier qu'il poursuivra jusqu'au bout, et non pas simplement ne lui en donner qu'une connaissance superficielle. Pendant qu'il suivra ces cours, il devrait porter l'uniforme, être maintenu dans le service militaire et sujet à l'entrainement militaire; pendant ce temps sa femme et ses enfants étant soutenus par le gouvernement tout comme lorsqu'il était dans le service actif. Si pendant la poursuite d'un cours de ce genre il est paresseux, sans ressources et de mauvaises habitudes, ne faisant aucun effort pour profiter des chances qui sont à sa disposition, il pourra être rapporté aux autorités militaires qui jugeront quant à ce qu'il y a à faire dans un pareil cas.

Il est probable que le coût initial dans chaque cas pris séparément sera plus considérable, mais finalement il devrait se produire une économie sérieuse, tandis que les résultats, autant pour l'individu lui-même que pour le pays, seraient d'une valeur incalculable. Au lieu d'avoir un homme désappointé passant paresseusement son temps, mécontent de son sort et traînant une misérable existence sur un revenu trop insuffisant, devenant graduellement impotent et tirant sa famille sur cette route pénible, un embarras à lui-même et un poids pour la société, nous aurions un homme conscient de ses capacités à gagner sa propre vie, indépendant de toute assistance—monétaire ou autre, imbu du respect de soi, un citoyen content et ferme dans sa croyance qu'il a fait son devoir pour son pays et que son pays fait également son devoir à son égard.

FRANK DARLING.

TORONTO, 2 Leader Lane.
Le 17 mars 1916.

ECHELLE DES PENSIONS POUR LES SOLDATS TOTALEMENT INVALIDES ET INCAPABLES DE GAGNER LEUR VIE.

Nouvelle échelle suggérée.		$1 87	$12 46	$54 00	$ 648 00	Aucune différence Célibataire ou marié.
		Jour.	Semaine.	Mois.	Année.	
Américain		$3 28	$23 04	$100 00	$1,200 00	
Anglais (célibataire)		0 87	6 15	26 65	319 90	
Australien (marié)		0 69	4 86	21 08	253 00	
		1 04	2 29	31 62	379 44	
Canadien (célibataire	II degré	0 52	3 70	16 00	192 00	
		0 70	4 92	21.33	256 00	$5.83 par mois pour service médical spécial
	I degré	0 72	5 07	22 00	264 00	
		0 96	6 77	29 33	352 00	$7.33 par mois pour service médical spécial.
Canadien, marié sans enfants	II degré	0 88	6 20	27 00	324 00	
		1 06	7 46	32 33	388 00	$5.33 par mois pour service médical spécial.
	I degré	1 08	7 61	33 00	396 00	
		1 32	9 31	40 33	484 00	$7 33 par mois pour service médical spécial.

On accorde $5 par mois pour chaque enfant ($1.15 par semaine).

Allocation de pension au Canada.	Jour.	Semaine.	Mois.	Année.	—
	$	$	$	$	
Pour célibataire en entraînement	1 70	11 93	51 70	620 00	Tous vêtements fournis.
Célibataire au service actif	1 10	7 72	33 45	401 40	Tout fourni.
Hommes mariés en entraînement, chez eux	1 95	13 68	59 29	711 75	Tout vêtement fourni.
Hommes mariés en entraînement, non chez eux	2 35	16 49	71 46	857 75	" "
Hommes mariés au front—reçoit en argent	0 60	4 25	18 45	221 40	Tout fourni.
Déduit du salaire	0 49	3 46	15 00	180 00	
Allocation de séparation	0 65	4 61	20 00	240 00	
Octroi du fonds patriotique	0 19	1 15	5 00	60 00	
Total pour la femme	1 30	9 23	40 00	480 00	Pour son propre usage.
Ajoutez le salaire du mari	0 60	4 25	18 45	221 40	Pour son usage—argent.
Tot. en argent pour les deux	1 92	13 48	58 45	701 40	Nourriture, vêtement et autres dépenses fournies pendant qu'il est en service actif.

PIECE N° 2.

Soumise au sujet du témoignage du colonel J. S. Dunbar de la division des pensions et réclamations du ministère de la Milice et de la Défense.

STATISTIQUES SOUMISES PAR LA DIVISION DES PENSIONS ET RÉCLAMATIONS, AU 31 MARS 1916.

Les statistiques contenues dans le rapport intérimaire de la division des pensions et réclamations, en date du 1er mars 1916, ont été compilées jusqu'au 29 février 1916 inclusivement. Les notes et données suivantes, attachées à ce rapport, fournissent des renseignements touchant le travail de la division jusqu'au 21 mars 1916.

2. Nombre de recommandations pour pension aux invalides de la guerre européenne et soumises à la considération favorable de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense, lesquelles recommandations devront être transmises par lui au Bureau de la Trésorerie, 2121.

3. Montant des pensions aux invalides de la guerre européenne et autorisées par Son Altesse le Gouverneur général en Conseil, lesquelles pensions devront être payées pour une année:—

Veuves, mères-veuves, et autres personnes dépendantes	$296,859 00
Officiers, sous-officiers, officiers sans commission, et soldats	170,115 00
Grand total	$466,974 00

4. Nombre actuel de pensionnaires qui ont reçu la pension jusqu'à date.

Pensionnés, 1866	10
" 1885 et général	111
" d'après la Loi de 1901	134
" Guerre européenne	2,550
Total	2,805

5. Nombre de requêtes refusées, l'invalidité n'ayant pas été causée par le service actif, sans mérite, etc., 147.

6. Nombre de pensions annulées, 46.

J. S. DUNBAR, *colonel,*
Président de la division des pensions et des réclamations.

QUARTIERS GÉNÉRAUX DE LA MILICE,
OTTAWA, le 21 mars 1916.

ANNEXE No 4

RAPPORT TOUCHANT LES PENSIONNÉS.—Corps de contingents canadiens et corps de la Milice active sur le service actif, recommandés par le bureau des pensions et réclamations, jusqu'au 21 mars 1916, et dont quelques-uns n'ont pas encore été approuvés par Son Altesse Royale le Gouverneur général en Conseil.

INVALIDITÉS.		DEGRÉ DES PENSIONS ACCORDÉES.	
Causées par blessures	703	Premier degré	65
" " accidents	126	Second degré	423
" " maladies	556	Troisième degré	600
		Quatrième degré	290
	1,379	Spéciaux	1
			1,379

DÉCÈS.		BÉNÉFICIAIRES.	
Causé par blessures	570	Veuves	612
" accidents	32	Enfants	1,073
" maladies	140	Mères	107
		Autres	49

Invalidités totales	1,379	
Décès	742	
Nombre total de cas recommandés		2,121
Nombre total d'invalides pensionnés		1,379
Nombre total de bénéficiaires pensionnés		1,841

Si toutes les recommandations faites par le bureau jusqu'à date sont approuvées, le grand total des pensionnés de la guerre européenne sera de 3,220.

STATISTIQUES des pensions sur paiement.—Pensions du gouvernement canadien—Guerre européenne—Récapitulation.

Pensions payées au soldats invalides et à leurs dépendants	1,097
Pensions payées aux personnes dépendant des soldats morts	1,453
Grand total des pensionnés	2,550

Demandes de pension refusées pour les raisons suivantes:—

(*a*) Invalidité non due au service militaire actif; (*b*) à défaut de mérite; et (*c*) non prévue par les règlements, 147.

PENSIONS CANADIENNES.—*Guerre européenne—payées aux soldats invalides.*

			Femmes et enfants.	Nombre total de pensionnés.
Premier degré	41			
Second degré	340			
Troisième degré	453			
Quatrième degré	213			
		1,047		
Femmes	30			
Enfants	53			
			83	
Total		1,047	83	1,130
Annulations—				
Décès	5			
Enrôlés de nouveau	17			
Physiquement capables	3			
Pro-allemands, internés plus tard à Fort-Henry, Kingston, Ont	1			
De retour avec salaire	1			
		27		
Femmes	2			
Enfants	4			
			6	33
Total		1,020	77	1,097

Pensions canadiennes.—*Guerre européenne—payées aux personnes dépendant des soldats morts au champ d'honneur.*

			Enfants.	Total des pensionnés.
Mères-veuves..		56		
Mères..		21		
Pères..		1		
Sœurs..		2		
Frères..		1		
Autres dépendants, (enfants du premier lit, etc.)..		8		
Orphelins..		31		
Veuves..		524		
Enfants..			848	
Total..		644	848	1,492
Annulations—				
Mères-veuves (décès)..	1			
Veuves (décès)..	1			
" (touchant une pension impériale)..	1			
" (non la femme d'un soldat tué).. ..	2			
" (non la femme légitime)..	1			
" (à défaut de mérite)..	2			
" (dont l'époux est encore vivant) ..	1			
" (mariée de nouveau)..	10			
		19		
Enfants..			20	39
Total..		625	828	1,453

Chambre des communes,
Cabinet de comité, n° 69,
Mardi, le 28 mars 1916.

Le comité s'est réuni à 10.30 h. de l'avant-midi, sous la présidence de l'honorable M. Hazen, président.

Le Président: On a demandé à M. Jarvis, sous-ministre adjoint du ministère de la Milice et de la Défense, de nous fournir un état touchant le système de pensions en France et aux Etats-Unis. Voici l'état qui nous a été remis. (Il indique le factum en question). Dans la lettre qu'il nous adresse avec le dit état, M. Jarvis nous dit qu'il lui a été impossible de procurer des renseignements précis au sujet du système des pensions en vigueur en France; il ajoute qu'il n'a pu trouver ces renseignements même à la bibliothèque du parlement. Cependant, il nous donne un état concernant les pensions militaires aux Etats-Unis.

Ministère de la Milice et de la Défense,
Ottawa, Can., le 27 mars 1916.

Cher monsieur,—A la suite d'une assemblée du comité spécial sur les pensions à payer aux soldats invalides, tenue le 23 du courant, j'ai reçu instruction de préparer:

(1) Un état des taux des pensions militaires payées en France avec comparaison des taux payés au Canada:

(2) La méthode d'administration des pensions aux Etats-Unis, avec un état montrant les pensions payées comparativement à celles payées au Canada; ainsi que tous les renseignements utilisables sur le sujet.

Au sujet du premier, il me fait peine de dire que nous n'avons aucuns renseignement à ce sujet au ministère, ni même à la bibliothèque du Parlement.

Quant à l'état n° 2, je vous adresse sous ce pli un factum que j'ai fait préparer. Il est tiré des "Lois des Etats-Unis touchant la concession des pensions aux soldats de l'armée et de la marine avec les règlements s'y rapportant", émis en 1913.

Il serait très difficile de faire une comparaison entre les taux payés aux Etats-Unis et ceux payés au Canada, les deux échelles de calcul étant si différentes, et, en conséquence, je n'ai pas entrepris de faire cette comparaison. Les taux de pensions payées au Canada se trouvent dans le livre bleu publié récemment et intitulé "Pensions accordées et allocations faites aux membres des contingents canadiens depuis le début de la guerre actuelle."

Votre très dévoué,

E. F. JARVIS,
S.-M. adj. au M. de la M. et D.

M. V. CLOUTIER,
Greffier du comité des Pensions aux soldats invalides,
Chambre des communes, Ottawa.

Le secrétaire du ministère de l'Intérieur est le chef d'administration des pensions militaires aux Etats-Unis; c'est-à-dire, il surveille l'administration des pensions et des terres concédées à titre de primes d'exploitation.

Il a comme aides un commissaire des pensions et deux commissaires adjoints, tous nommés par le président avec le consentement du Sénat. Il a aussi un personnel considérable d'examinateurs, commis, messagers, etc.

La loi autorise les demandes de la part des plaignants, et pourvoit à la nomination des solliciteurs pour les plaignants; elle permet encore l'examen des plaignants par des comités de médecins; elle autorise le secrétaire de l'intérieur de faire des règlements touchant les preuves nécessaires pour établir la validité d'une réclamation; et elle revêt virtuellement le dit secrétaire de l'intérieur du pouvoir d'accorder des pensions aux catégories des personnes mentionnées dans les règlements, c'est-à-dire elle l'autorise à placer des noms sur le registre des pensions, et, aussi, de biffer des noms du dit registre lorsqu'il y a preuve de supercherie.

Au sujet des taux des pensions aux Etats-Unis comparés à ceux du Canada, il est ci-inclus quatre tableaux des taux des Etats-Unis qui peuvent être comparés avec ceux qui sont donnés dans le Livre Bleu canadien qui traite de la question des pensions.

TABLEAU I.—Pour total simple (invalidité équivalent à une anchylose du poignet) pourvu par l'article 4695, Statuts Revisés, Etats-Unis.

	Par mois.
ARMEE.	
Lieutenant-colonel et tous autres officiers supérieurs..	$ 30 00
Major, chirurgien et payeur..	20 00
Capitaine, grand-prévôt et chapelain	20 00
Premier lieutenant, chirurgien-adjoint, sous-grand-prévôt et quartier-maître..	17 00
Deuxième lieutenant et officier recruteur..	15 00
Tous les hommes enrôlés..	8 00
MARINE ET CORPS DE MARINE.	
Capitaine, et tous les officiers supérieurs, commandant, lieutenant-commandant, maître-commandant, chirurgien, payeur, ingénieur en chef ayant le rang de commandant breveté, lieutenant-colonel, et tous les officiers supérieurs dans un corps de marine	30 00
Lieutenant, chirurgien-adjoint ayant subi l'examen, payeur, ingénieur en chef ayant le rang de lieutenant breveté, major dans un corps de marine..	25 00
Maître (maintenant lieutenant), professeur de mathématiques, payeur-adjoint et chapelain, et capitaine d'un corps de marine.	20 00
Premier-lieutenant d'un corps de marine..	17 00
Premier sous-ingénieur, porte-drapeau, pilote et second-lieutenant d'un corps de marine..	15 00
Cadet de marine, cadet de marine breveté, aspirant-cadet (maintenant porte-drapeau), employé aux écritures de l'amiral, du payeur et des officiers-commandant le vaisseau, second et troisième sous-ingénieurs, bossemans et sous-officiers brevetés.. ..	10 00
Tous les enrôlés, à l'exception des sous-officiers brevetés..	8 00

TABLEAU II—CAS SPÉCIFIQUES D'INVALIDITÉ PERMANENTE.

Cas d'invalidité.	Du 4 juillet 1864.	Du 3 mars 1865.	Du 6 juin 1866.	Du 4 juin 1872.	Du 4 juin 1874.	Du 28 fév. 1877.	Du 17 juin 1878.	Du 3 mars 1879.	Du 3 mars 1883.	Du 8 mars 1885.	Du 4 avril 1886.	Du 27 avril 1888.	Du 12 fév. 1889.	Du 4 mars 1890.	Du 14 juillet 1892.	Du 15 janv. 1903.	Du 2 mars 1903.	Du 8 avril 1904.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Perte des deux mains	25 00			31 25	50 00		72 00						100 00					
Perte des deux pieds	20 00			31 25	50 00		72 00										100 00	
Perte de la vue—les 2 yeux	25 00			31 25	50 00		72 00											100 00
Perte d'un oeil, l'autre ayant été perdu avant l'enrôlement			25 00	31 25	50 00		72 00											100 00
Perte d'une main et d'un pied		20 00		24 00		36 00											60 00	
" "			15 00	18 00					24 00		30 00						40 00	
Perte d'un bras en-dessus du ou au coude, ou d'une jambe au-dessus ou au genou			15 00	18 00	24 00				30 00		36 00						46 00	
Perte d'aucune jambe à la hanche ou d'un bras à l'épaule ou assez près pour empêcher l'usage d'un membre artificiel											45 00						55 00	
Perte d'une jambe à la hanche			15 00	24 00				37 00			45 00						55 00	
Perte d'un bras à l'épaule			15 00	18 00	24 00					37 00	45 00						55 00	
Perte de l'usage des deux mains			25 00	31 25														
Perte de l'usage des deux pieds			20 00	31 25														
Perte de l'usage d'une main et d'un pied			20 00	24 00		36 00											60 00	
Perte de l'usage d'une main ou d'un pied			15 00	18 00					24 00		30 00						40 00	
Perte de l'usage d'un bras ou d'une jambe			15 00	18 05					24 00		36 00						46 00	
Incap. équivalent à la perte d'une main ou d'un pied (3me grade)			15 00	18 00					24 00									
Incapacité de faire aucun travail manuel (2me grade)			20 00	24 00					30 00									
Assistance rég. et soins (1er grade) [1]			25 00	31 25	50 00		50 00							72 00				
Souvent, périodiquement, non permanent, en besoin d'aide et soins (grade interm.)															50 00			
Surdité complète				13 00								30 00				40 00		

[1] $72 à partir du 17 juin 1878, seulement où le taux de $50.00, en vertu de la loi du 18 juin 1874 et accordé à date antérieurement au 16 juin 1880. Premier grade $50.00, amendé par la loi du 4 mars 1890, qui augmente le taux à $72.00.

ANNEXE No 4

TABLEAU III.—Taux fixés par le Commissaire des Pensions pour certains cas d'invalidité non spécifiés par la Loi.

	Par mois.
Ankylose de l'épaule	$ 12 00
Ankylose du coude	10 00
Ankylose du genou	10 00
Ankylose de la cheville du pied	8 00
Ankylose du poignet	8 00
Perte visuelle d'un œil	12 00
Perte d'un œil	17 00
Surdité presque complète d'une oreille	6 00
Surdité complète d'une oreille	10 00
Surdité partielle des deux oreilles	6 00
Surdité d'une oreille et surdité partielle de l'autre	10 00
Surdité presque complète d'une oreille et partielle de l'autre	15 00
Surdité complète d'une oreille et partielle de l'autre	20 00
Surdité presque complète des deux oreilles	25 00
Surdité complète des deux oreilles	27 00
Perte de la paume de la main et de tous les doigts à l'exception du pouce	17 00
Perte du pouce, de l'index, du médius et de l'auriculaire	17 00
Perte du médius, de l'annulaire et de l'auriculaire	14 00
Perte du pouce, index et annulaire	16 00
Perte du pouce et de l'index	12 00
Perte du pouce et de l'auriculaire	10 00
Perte du pouce, de l'index et de l'auriculaire	16 00
Perte du pouce	8 00
Perte du pouce et de l'os métacarpien	12 00
Perte de tous les doigts, à l'exception du pouce et de la paume	16 00
Perte de l'index, du médius et de l'auriculaire	16 00
Perte de l'index et du médius	8 00
Perte de l'auriculaire et du médius	8 00
Perte de l'auriculaire et de l'annulaire	6 00
Perte de l'annulaire et du médius	6 00
Perte de l'index et du médius	6 00
Perte de l'index	4 00
Perte de tout autre doigt sans complications	2 00
Perte de tous les orteils d'un pied	10 00
Perte du gros orteil, du second et du troisième	8 00
Perte du gros orteil et de l'os métatarsien	8 00
Perte du gros et du second orteils	8 00
Perte du gros orteil	6 00
Perte d'aucun autre orteil et du métatarse	6 00
Perte d'un autre orteil	2 00
Amputation d'un pied avec succès. (Choppart)	14 00
Modification de Syme's Pirogoc	17 00
Petite varicocèle	2 00
Varicocèle sérieuse	4 00
Hernie inguinale, à travers l'anneau extérieur	10 00
Hernie inguinale, qui ne traverse pas l'anneau extérieur	6 00
Double hernie inguinale, toutes deux à travers l'an neau ext rieur.	14 00
Double hernie inguinale, toutes deux à travers l'anneau extérieur	14 00
Double hernie inguinale, une traversant l'anneau extérieur	12 00
Double hernie inguinale, aucune ne traversant l'anneau extérieur	8 00
Hernie fémorale	10 00

TABLEAU IV.—Taux Divers.

INVALIDES.

Guerre des Sauvages—	
Lois du 27 juillet, 1892, du 27 juin 1902, et du 30 mai 1908	8 00
Guerre au Mexique—	
Loi du 27 janvier, 1887	8 00
Lois du 5 janvier 1893, et du 23 avril 1900, certains survivants	12 00
Loi du 3 mars 1903, tous survivants	12 00
Loi du 6 février 1907—	
A 62 ans	12 00
A 70 ans	15 00
A 75 ans et plus	20 00
Guerre civile—	
Loi du 27 janvier 1890, dans sa forme originale, et aussi par son amendement du 9 mai 1900	6 00, 12 00
Loi du 6 février 1907—	
A 62 ans	12 00
A 70 ans	15 00
A 75 ans ou plus	20 00

Garde-malades militaires—	
Loi du 5 août 1892	12 00
Art. 4756, S.R., pour 20 ans de service, la moitié du salaire touché au dernier terme.	
Art. 4757, S.R., pour 10 ans de service, l'allocation ne devant pas dépasser celle de l'invalidité totale.	

VEUVES ET MINEURS.

Guerre de la Révolution—	
Loi du 9 mars 1878, veuves seulement	8 00
Loi du 19 mars, 1886, veuves seulement	12 00
Guerre de 1812—	
Loi du 9 mars, 1878, veuves seulement	8 00
Loi du 19 mars 1886, veuves seulement	12 00
Guerre des Sauvages—	
Lois du 27 juillet 1892, du 27 juin 1902, et du 30 mai 1908, veuves seulement	8 00
Loi du 19 avril 1908, article 1, veuves seulement	12 00
Guerre du Mexique—	
Loi du 29 janvier 1887, veuves seulement	8 00
Loi du 19 avril 1908, article 1, veuves seulement	12 00
Guerre civile—	
Art. 4702,S.R., veuves et mineurs, mêmes taux qu'au tableau I.	
Loi du 19 mars 1886, veuves et mineurs	12 00
Loi du 27 juin 1890, dans sa forme originale, et telle qu'amendée par la Loi du 9 mai 1900	8 00
Loi du 9 avril 1908	12 00

A partir du et après le 25 juillet 1886, une veuve a droit, en vertu des stipulations de l'article 4703, des Statuts Révisés, à la somme additionnelle de $2 par mois pour chacun des enfants légitimes mineurs du soldat ou marin décédés et qui sont sous ses soins ou tutelle, jusqu'à ce que les dits enfants aient atteint l'âge de 16 ans. Dans le cas où la dite veuve meurt, se marie de nouveau, ou n'a pas de droit, les enfants mineurs n'ayant pas atteint l'âge de 16 ans héritent des droits de la veuve.

Dans des réclamations en vertu de la Loi du 27 juin 1890, autant d'après sa forme originale que par son amendement, la pension additionnelle de $2.00 par mois est accordée. En plus, elle pourvoit au maintien en vigueur de la pension en faveur d'un aliéné, idiot, ou de tout enfant mineur, malade au physique ou au moral, et cela tant qu'il vivra ou qu'il sera incapable de travailler. Cette loi conditionnelle s'applique aux réclamations des mineurs faites en vertu d'aucun règlement.

PARENTS EN TUTELLE.

L'article 4707, S.R., dans son expression originale, et tel qu'amendé par l'article 1 du 27 juin 1890; mêmes taux que ceux donnés au tableau 1.

Loi du 19 mars 1886, $12.00.

L'interrogatoire du colonel BELTON est repris.

Par le Président:

Q. Vous étiez à développer un certain point lorsque nous avons ajourné la dernière réunion. Avez-vous quelqu'autre renseignement à nous soumettre au sujet des détails auxquels vous avez dû songé depuis que vous avez interrogé la dernière fois?—R. Par ce que j'ai dit à la dernière séance je visais à renseigner le Comité, quant à l'interprétation de la Loi actuelle par le bureau des pensions militaires. J'ai cru que cela servirait de guide à ce Comité dans les changements qu'on se propose de faire à la Loi. On avait parlé de la question du gagne-pain pour le soldat, et j'avais fait remarquer que l'on devait surtout s'occuper de procurer aux soldats invalides du travail en dehors des métiers; non pas dans un métier particulier ni même dans un lieu où notre invalide pourrait y suivre le cours de ses propres aptitudes, mais dans le travail de l'ouvrier ordinaire.

Par M. Nesbitt:

Q. C'est-à-dire que vous fixez la somme de pension sur cette base que l'individu peut gagner quelque chose?—R. Qu'il est invalide, mais non pas d'une manière assez sérieuse pour qu'il ne puisse gagner sa vie par le travail. Et j'ai fait remarquer que cela pourrait bien vouloir dire que nous aurions quelques pensionnés qui ne seraient pas du tout affectés en ce qui regarde leur capacité de poursuivre leur propre métier; mais je ne connais pas d'autre plan par lequel nous puissions arriver exactement au but auquel nous visons.

Par M. Nickle:

Q. Est-ce que l'autre condition ne s'applique pas à savoir que certains invalides pourraient bien toucher une petite pension et être affectés dans leurs métiers?—R. Oui, cela peut bien se faire.

Q. Prenez le cas d'un orfèvre dont le timpan des oreilles ne fonctionne plus au point de rendre l'individu absolument sourd. Il peut être capable, au point de vue physique, de gagner sa vie par le travail manuel, mais jamais il ne pourra reprendre avec satisfaction son ancien métier. Il retirera une très faible pension.—R. En même temps, bien qu'étant capable d'utiliser ses mains, il pourrait se faire qu'il ait perdu le sens du toucher.

Q. Il pourrait se faire amputer une jambe, et cela ne l'empêchera pas d'être orfèvre quand même.

M. GREEN: Est-ce que la perte de l'ouïe l'empêchera d'être un orfèvre?

M. NICKLE: Je le suppose.

Par le Président:

Q. Vous avez bien suivi la marche de cette enquête, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Vous avez remarqué que le premier degré donne une somme annuelle à ceux qui sont complètement invalides comme conséquence des blessures reçues au champ d'honneur?—R. Oui.

Q. Et que le second degré accorde une pension moins considérable à ceux qui sont complètement invalides, ou à ceux dont l'invalidité a été causée par des blessures reçues sur le champ de bataille, ou par la maladie contractée au service actif. Quelle est votre opinion sur ce second degré? Pensez-vous qu'il devrait y avoir une différence entre ces deux degrés?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Vous pensez qu'un homme blessé dans le camp a droit à la même pension que celui qui est blessé au champ d'honneur?—R. Oui, monsieur, le résultat étant le même.

M. NESBITT: Le colonel Ward dit que ceci était applicable à la milice.

Le PRÉSIDENT: L'échelle des pensions déposée devant la Chambre fait, je crois, une distinction entre les premier et deuxième degrés.

Par M. Nesbitt:

Q. Alors le premier degré ne s'y applique pas du tout?—R. Non.

Par le Président:

Q. Qu'avez-vous à dire au sujet de la pension à accorder au célibataire? Pensez-vous qu'il devrait toucher autant que celui qui a une femme?—R. Non, monsieur, je ne le crois pas.

Par M. Nesbitt:

Q. Pourquoi pas? Vous devez avoir une raison pour soutenir cette opinion?—R. Parce qu'il a une femme à soutenir: ses responsabilités sont plus grandes.

Q. Il reste à savoir si sa femme peut lui aider dans la vie. Le célibataire totalement invalide aura à engager quelqu'un pour le soigner; et il pourra marier celle qui

le soignera, et il va sans dire qu'une telle méthode lui coûtera beaucoup moins cher que s'il avait à lui payer un salaire.—R. Ceci implique une autre question où il s'agit de l'aide qui lui sera nécessaire. Toutefois, je puis dire que nous en avons très peu de cette catégorie à l'heure actuelle. Je voudrais aussi faire remarquer, lorsqu'il s'agit d'augmenter cette pension, que 5 pour 100 du nombre total sont à l'heure actuelle de cette catégorie.

Par le Président:

Q. Quelle catégorie?—R. La catégorie des complètement invalides.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Qui exige une pension pour les soigner?—R. Non, de ceux qui sont totalement invalides. Et ce nombre va diminuer, parce que plusieurs de ces individus ne sont pas définitivement placés. Il est possible qu'au cours d'une autre année ils soient de ceux que nous avons classés dans l'autre catégorie; aussi, plusieurs autres peuvent disparaître complètement.

Q. Vous faites application de la loi telle qu'elle est, n'est-ce pas?—R. Je suis à donner des avis au comité quant au bureau des médecins et leur attitude sur cette question.

Q. Quelle définition donnez-vous à l'expression "invalidité totale"?—R. Nous suivons généralement l'opinion du bureau des médecins qui examine l'individu tout d'abord.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous ne voyez pas l'individu lui-même?—R. Non.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Qu'est-ce qui constitue l'invalidité totale?—R. L'incapacité pour un soldat de gagner sa vie.

Q. Par le travail manuel?—R. Oui.

Q. Est-ce que la perte d'un bras constitue l'invalidité totale?—R. Non, pas l'invalidité totale.

Q. Est-ce que la perte des deux pieds peut constituer l'invalidité totale; je suppose que la perte d'un seul pied ne pourrait constituer l'invalidité complète?—R. Non, monsieur.

Q. Mais la perte des deux pieds?—R. Non, pas nécessairement.

Q. Est-ce que la perte des deux mains pourrait constituer cette invalidité?—R. C'est à peu près cela. Maintenant, à ce sujet, je voudrais faire remarquer qu'au sujet des différents degrés de pension il y a une différence trop grande entre ce que nous appelons le troisième degré, légère invalidté, et l'impotence totale. Cette différence est comblée seulement par ce que nous appelons "l'incapacité matérielle". Vous avez tant de cas qui entrent dans cette classification; il peut se faire que vous ayiez certains cas qui, n'étant pas absolument des complets invalides, le sont matériellemet, et puis vous avez ceux qui le sont moins encore, tous ceux-ci entrant dans la même catégorie, et, par conséquent, dans celle des "matériellement incapables", nous avons nécessairement à y inclure ceux qui devraient entrer dans une catégorie intermédiaire.

Q. Si vous ne considérez pas que l'individu qui a perdu les deux mains est totalement impotent, je dois dire que votre pourcentage de totalement incapables doit être restreint.—R. Pratiquement, nous avons à les prendre dans cette catégorie, et il est probable qu'un bureau de médecins commencerait à les choisir parmi ceux qui sont totalement incapables.

Q. Voulez-vous nous donner quelques exemples où cette politique a été suivie?—R. Je ne connais pas de cas semblables.

Q. Alors vous allez nous donner quelques exemples où un individu a été jugé totalement incapable?—R. Oui, nous avons des cas où il y a maladie de cœur; l'invalide ne peut pas guérir d'une telle maladie. Nous avons un individu, auquel je pense dans le moment, qui s'est fait amputer une grande partie du crâne, de sorte que lorsqu'il se penche la tête en avant la cervelle lui tombe dans la main, et, dans ce cas, nous considérons qu'il y a perte de mémoire, nervosité et tout ce qui peut découler naturellement d'un tel état. Puis, il y a un assez grand nombre d'individus qui prendront du mieux; ceux-ci forment partie de ceux qui ont été frappés par l'effet des obus, par la concussion des obus; dans des cas de ce genre, l'individu devient tout tremblant et peut demeurer dans cet état pendant assez longtemps; pendant la durée d'un tel excès de nervosité ces hommes sont complètement abattus.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Lorsqu'un homme revient du front et tombe, par exemple, dans le troisième degré, au nombre des " légèrement blessés "; mais au lieu de prendre du mieux sa santé devient de plus en plus chancelante, par quel moyen le comité se propose-t-il d'avoir soin de cet homme? Suivra-t-il cet homme qui, après un certain temps, peut tomber dans le premier degré, et le traitera-t-il en conséquence?—R. Oui, dans tous les cas jusqu'à présent nous tenons à faire subir un nouvel examen médical à nos invalides à la fin de chaque année; nous l'exigeons même après six mois dans certains cas, où, d'après les apparences il peut se produire un mieux ou l'invalide peut bien devenir plus malade. Dans le cas dont vous parlez, en supposant que notre invalide devienne plus malade avant un an, il faudrait que lui-même ou ses amis amènent le cas devant le comité; alors nous lui demanderons un certificat d'un médecin recommandable à l'effet d'établir l'état réel de sa santé et puis un comité de médecins examinera le cas et la commission des pensions lui accordera la pension qui lui aura été assignée.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous dites que le comité des médecins examinera lui-même l'invalide?—R. Oui.

Q. Vous avez dit tout à l'heure que vous ne considérez pas un homme totalement invalide qui s'est fait amputer les deux pieds. Dans des cas de ce genre qu'est-ce que l'individu peut faire?—R. Je crois que dans les cas nous avons eu des individus qui sont passés dans la catégorie des totalement incapables pendant au moins six mois de l'année ou même un an, et, dans l'intervalle, nous apprenions que tel ou tel invalide avait trouvé le travail propre à sa situation et à ses aptitudes.

M. Nickle:

Q. Lorsque vous faites cela, ne pensez-vous pas que vous changez tout le système? —R. Je comprends bien que cela semble peu pratique, mais il est très difficile de dire, immédiatement, ce que l'état permanent de l'invalide sera dans un an.

Q. Il est encore incapable de gagner sa vie par le travail manuel, maintenant, si si vous lui procurez l'entraînement au métier il ne se trouve pas dans de meilleures conditions pour gagner sa vie par le travail manuel, je crois, bien qu'il puisse le faire par quelqu'autre méthode de travail?—R. C'est très vrai.

Q. Prenez-vous ce point en considération? Pour être plus spécifique, supposons qu'un homme revienne de la ligne de feu avec les deux jambes enlevées et que le médecin dise que cet invalide n'a pas d'entraînement à un métier quelconque, est-ce que, à la fin de l'année, vous lui donnerez moins de rétribution pour ses services parcequ'il a une jambe artificielle?—R. Non, si le comité des médecins fait rapport que cet invalide est capable de gagner quelque chose dans l'industrie ouvrière ordinaire, cela sera pris en considération.

Q. Mais cela ne pourra pas être dans l'industrie ouvrière ordinaire?—R. Non, cependant il est possible qu'il ait l'habileté de gagner quelque chose par le travail manuel.

Q. Ne pensez-vous pas que cela ait la tendance de rendre des individus paresseux dans le monde, si vous prenez en considération le fait qu'ils sont capables de gagner quelque argent?—R. Le fait que le pensionné gagne plus d'argent à un métier n'affectera par sa pension. Cette pension n'est affectée que lorsqu'il s'agit de gagner sa vie dans l'industrie ouvrière ordinaire.

Q. Dans ces cas vous ne prendriez pas en considération le montant gagné dans les métiers?—R. Non. Il nous faut une base qui servira pour le calcul et pour établir les échelles de pension, et je ne vois pas de meilleure base que celle-ci.

Par M. Nesbitt:

Q. Croyez-vous réellement que cette revue par le bureau des pensions soit pratique?—R. Oui, mais il ne faut pas que cette revue se fasse par le bureau des pensions seul, mais aussi par celui des médecins. Je crois que pour d'ici quelques années il devrait y avoir un examen. Il devrait y avoir quelque stipulation pour cet examen jusqu'à ce que l'état permanent de notre invalide soit établi.

Par l'hon. M. Lemieux:

Q. Vous ne faites aucune distinction de classe, ils sont tous de la même catégorie au point de vue du bureau.

M. NICKLE: Il parle maintenant des soldats.

Par l'hon. M. Lemieux:

Q. Maintenant, prenez par exemple le cas d'un avocat au barreau depuis trois ou quatre ans, qui s'enrôle comme soldat ou lieutenant et revient sans blessures apparentes, mais qui devient sourd ou muet à cause du choc des explosions. Vous pouvez dire qu'il est absolument inapte comme avocat parce qu'il ne peut ni parler ni entendre mais, tout de même, il peut émettre ses opinions, il peut les écrire. Nous connaissons d'ailleurs le cas de sir Allen Aylesworth qui est très sourd, mais dont les conseils sont beaucoup recherchés, pour un homme comme celui-là, une prostration nerveuse serait très grave. Voici un homme sans blessures apparentes et tout de même absolument incapable de remplir les devoirs de sa profession. Ne seriez-vous pas d'avis qu'on devrait lui accorder une bonne pension? En déterminant le montant de sa pension, prendriez-vous en considération le fait que cet homme, quoique incapable de remplir ses fonctions comme avocat pourrait être initié à certains travaux manuels qui le mettraient en état de gagner sa vie?—R. On le traiterait simplement au point de vue de son incapacité de gagner sa vie d'une manière ou d'une autre. C'est la seule solution de ce problème; autrement, je ne vois pas comment vous pourriez agir afin de mener cette cause à bonne fin. Si vous vous rapportiez au salaire qu'il gagnait par son occupation antérieure, il vous serait très difficile, ainsi qu'à toute autre personne de calculer quelles pertes il a encourues, en vous basant sur le taux de sa pension.

Par M. Nickle:

Q. Mais cela touche plutôt à la misère pour un homme, qui a un entraînement à un métier de ses aptitudes et est sévèrement humilié, il ne devrait pas recevoir de pension parce qu'il n'est pas physiquement empêché de gagner sa vie dans l'industrie ouvrière ordinaire?—R. Bien, les cas de ce genre sont assez rares.

Par le Président:

Q. Dans presque tous les cas, si la blessure est très légère, je crois bien qu'elle affectera quand même l'individu dans ses capacités d'ouvrier? S'il perd un doigt ou un œil, cela doit lui enlever un peu de ses capacités d'ouvrier?—R. Certainement. Il y a une catégorie dont vous n'avez pas parlé; supposons qu'un homme reçoive une blessure qui le déforme et qui le rend très laid. Nous avons un cas où tout un côté de la mâchoire de l'individu a été enlevée par un éclat d'obus. Il est possible qu'il trouve

de l'emploi dans le service des égouts, mais qui sait s'il n'a pas été autrefois un garçon vendeur dans un magasin de marchandises sèches ou ailleurs. Il ne peut pas entrer de nouveau dans son ancienne place. Et puis, il y a aussi le cas de cet invalide qui ne sera pas affecté du tout puisqu'il n'a perdu qu'une testicule, et cela ne l'empêchera pas de gagner sa vie. Ces cas sont couverts par la dernière clause, à la page six, qui se lit comme suit:

"Les cas particuliers non prévus par les règlements peuvent être spécialement considérés par le Gouverneur en conseil".

Tous ces cas dont vous venez de parler devraient être étudiés de nouveau; c'est ce que nous recommandons. Je crois que cette catégorie d'invalides devrait avoir droit à une pension, bien qu'ils ne tombent pas sous la classification prévue par la règle.

Par M. Nesbitt:

Q. Dans ce cas, vous renvoyez toujours quelques cas au Gouverneur en conseil?—R. Oui, toutes les recommandations lui sont soumises.

Par M. Scott:

Q. Vous avez beaucoup de latitude quant à l'interprétation de la loi actuelle?—R. Oui, c'est la loi.

Q. Vous pouvez étudier n'importe quelle circonstance?—R. Oui.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Voici quelque chose que je viens de lire dans ce livre et que je crois qui est de nature à jeter toute la question dans un mauvais jour. A la page 49 "Recommandations du comité des pensions et réclamations, C.C., quant aux pensions et autres affaires relatives au retour des membres de la milice canadienne du service actif à la vie civile". Voici la remarque à laquelle je voudrais attirer votre attention:—

Les hommes qui s'enrôlent pour le service actif dans la milice canadienne comme simples soldats, apportent au service de leur pays un corps sain. Les occupations antérieures de la nouvelle recrue n'est pas reconnue comme ayant trait au service que le soldat pourrait donner à l'état, à moins qu'elles lui procurent un rang supérieur à celui de simple soldat, et, dans ce cas, la pension qui lui est accordée par l'Etat est proportionnellement augmentée. Alors on regarde le simple soldat comme offrant seulement une intelligence saine et un corps sain au service public. Dans la pratique, les corps sains sont considérés comme propres à l'industrie ouvrière ordinaire. Lorsqu'il quitte le service militaire, toute incapacité physique ou intellectuelle qu'il aurait pu souffrir est calculée d'après le degré d'invalidité dans lequel la dite incapacité aurait pu le jeter au point de vue de gagner sa vie dans l'industrie ouvrière ordinaire. On devra remarquer que c'est cette incapacité de gagner sa vie par le travail, sans se préoccuper des occupations antérieures de l'individu, qui devra être déterminée."

Maintenant, je suis d'avis que ceci est radicalement et foncièrement erroné. Ceci est applicable à une condition où le soldat est tiré presque toujours des rangs de la population ouvrière, mais dans le cas que nous avons à étudier le soldat n'est pas exclusivement tiré des rangs des ouvriers, et par conséquent nous devons, vu que nous ne pouvons pas prendre chaque cas séparément, en déterminant la moyenne de l'allocation au soldat, fixer cette allocation à un taux plus élevé que si nous n'avions à nous occuper des soldats qui nous arrivent du sein des populations ouvrières.

Par le Président:

Q. Cette recommandation vient du bureau des pensions, n'est-ce pas?—R. Je ne voudrais pas imposer devant ce comité mes propres opinions, je ne tiens qu'à expliquer la méthode que nous avons suivie jusqu'ici.

Q. Cette méthode est basée sur ce principe, n'est-ce pas?—R. Oui. Je dois dire qu'elle donne assez satisfaction même à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Vous pensez qu'elle est absolument satisfaisante à l'heure actuelle? —R. Je le crois, à l'exception de ce qui touche les divers degrés de pension.

Par M. Scott:

Q. Le point que nous avons discuté semble porter sur le fait qu'on ne devrait pas accorder une réduction une fois que la pension d'un individu a été fixée, c'est-à-dire au point de vue du pensionné. Mais si, dans la suite, il a un entrainement technique et devient capable d'augmenter ses revenus, il s'agirait alors de réduire la pension de cet individu, ce qui serait, n'est-ce pas, une grave erreur?—R. Oui.

Q. Ceci semble être l'opinion adoptée jusqu'ici. Est-ce que j'ai compris que vous aviez dit que ces cas devraient être réétudiés de temps en temps et que la pension devrait être diminuée si l'occasion semble permettre une telle décision?—R. Oui. La guerre est récente et les blessures sont récentes, et déjà il y a eu amélioration; il n'y en a que très peu au sujet desquelles vous puissiez en arriver à une décision définitive, dès maintenant.

Q. Dans combien de temps pourrez-vous en arriver à une décision définitive? Lorsqu'un homme reçoit une pension qui est, dans la suite, réduite par suite de sa propre habileté dans son état, il est douteux que ce soit juste. Cette ligne de conduite se rapporte au fait que ces hommes améliorent leur état dans la vie?—R. C'est ce que je veux dire relativement à ce degré d'invalidité dans les cercles ordinaires du travail. Aussi longtemps que cet état de chose demeure, sa pension doit demeurer au même taux.

Q. Dans quelles circonstances diriez-vous cela?—R. Lorsque les fonctionnaires du corps médical peuvent établir que le cas est définitivement réglé. Nous pouvons établir cela bien vite, s'il lui manque une jambe.

Q. Il ne devrait pas y avoir de changement après cela, quel que soit le salaire que cet homme soit capable de gagner dans l'avenir?—R. C'est la ligne de conduite que nous suivons actuellement.

Par M. Nickle:

Q. J'ai dû vous mal comprendre. Si un homme apprend la télégraphie ou acquiert un autre entraînement professionnel, à la fin de l'année, le bureau, à ce que vous dites, tiendra compte de cela lorsqu'il s'agira de décider si la pension de cet homme doit être continuée?—R. Si l'homme a acquis de l'expérience dans d'autres lignes....

Q. En supposant qu'il n'aurait acquis aucune expérience. Supposons qu'on lui aurait amputé les deux jambes?—R. Sa pension serait absolument la même.

Q. A la fin de l'année, lorsqu'il est examiné, son état physique s'est amélioré. Vous ne tenez pas compte de l'amélioration qu'il a subie au point de vue de l'habilité et de l'entraînement?—R. Lorsque nous connaissons son salaire, nous connaissons aussi la manière dont il le gagne, et si c'est par un travail expérimenté, cela ne modifie pas sa pension. S'il gagne ce salaire dans les cercles ordinaires du travail, sans doute, cela modifie sa pension.

M. NESBITT: Cela reviendrait à l'état de sa santé, s'il gagne sa vie dans les cercles ordinaires du travail.

L'honorable M. OLIVER: L'état de sa santé et son inclination.

Le TÉMOIN: Il y a une catégorie, relativement à cette question des salaires, au sujet de laquelle il semble y avoir une certaine discussion. Lorsqu'un homme entre au service du gouvernement et qu'on lui donne un bon emploi, cela lui rapporte un bon montant d'argent. Je pense, si son état lui a valu un avantage, que c'est le sentiment et la charité qui lui ont valu cela; je ne vois pas pourquoi le pays devrait mettre la main dans deux goussets et payer cet homme deux fois.

M. SCOTT: Supposons que l'homme travaille pour une firme particulière, pourquoi devrait-il y avoir une distinction?

L'honorable M. LEMIEUX: Probablement parce que l'individu le prendra à son service pour le même motif charitable que le gouvernement.

Le TÉMOIN: Quant à cette question je pourrais vous donner quelques exemples, comme je le faisais lorsque nous avons ajourné l'autre jour. J'ai parlé d'un homme dans le quatrième degré qui, lorsqu'il fut examiné de nouveau, a été recommandé pour le quatrième degré. C'était un fileur de métal gagnant $10 par semaine. Un autre homme du second degré a été recommandé pour le second degré. C'était un commis des douanes gagnant $17.50 par semaine. C'est là le cas d'un homme qui a été recommandé pour jouir de la même pension parce que son invalidité ne subit pas de modification. Un homme, disons, à qui il manque une jambe, ou qui n'a qu'un œil, souffre d'une invalidité que rien ne peut changer. Bien que cet homme gagne $17.50 par semaine, il a été recommandé pour jouir de la pension du second degré.

Le PRÉSIDENT: S'il est placé dans la catégorie du second degré, on suppose qu'il ne peut pas remplir la charge de commis des douanes, parce que le second degré se rapporte à ceux qui sont complètement incapables de gagner leur vie.

M. NESBITT: Il a été placé dans une catégorie qui n'est pas la sienne.

Le TÉMOIN: Il a perdu l'usage d'un œil à la suite d'une blessure.

Par le Président:

Q. Pourquoi lui a-t-on donné la pension du second degré?—R. Il a eu la pension du second degré parce qu'il était devenu absolument incapable à la suite des blessures qu'il a reçues en présence de l'ennemi.

M. NESBITT: Son cas semble entrer dans la catégorie du troisième degré.

Par le Président:

Q. Il est absolument incapable par suite de blessures, et il a reçu la pension du second degré. Il doit être absolument incapable. Bien qu'absolument incapable, on le considère comme étant apte à occuper une position dans le bureau des douanes?—R. Oui.

Par M. Nickle:

Q. Cela revient à gagner sa vie d'après votre degré du travail manuel?—R. Maintenant, il y a un autre cas, celui d'un homme dans le quatrième degré et dont la pension a été tout à fait retirée. Il est tout à fait bien, et il gagne $8.50 par semaine, moins que la moyenne déterminée par M. Darling.

Par le Président:

Q. Il est tout à fait rétabli?—R. Oui.

Par M. Nesbitt:

Q. Est-il occupé à un travail manuel?—R. Oui. La question du montant d'argent, à vrai dire, ne modifie pas la pension du tout. Je connais un autre cas, celui d'un homme dans le deuxième degré et gagnant $2.50 par jour à faire fonctionner un ascenseur pour le service du gouvernement.

Par M. Nickle:

Q. Comment le traitez-vous?—R. Il est encore dans le second degré, bien que je puisse dire que j'ai essayé de persuader mes confrères au sujet de ce cas.

Par M. Scott:

Q. Il est complètement invalide?—R. Non, il souffre d'une invalidité importante.

Q. Pourquoi appelez-vous ce cas le deuxième degré? Comme question de fait, vous n'avez que deux degrés. Vous avez ceux qui sont complètement invalides et ceux qui

sont incapables de gagner leur vie. Ce sont là les seules subdivisions que vous ayez?—R. Non, nous avons ceux qui sont légèrement invalides—invalides à un faible degré.

Q. Comment en arrivez-vous là? Le Gouverneur en conseil se charge-t-il de cela?—R. Non, cela fait partie de la classification régulière de la pension. Vous avez quatre degrés.

Par le Président:

Q. L'article (d) se lit ainsi: "Le quatrième degré sera applicable à ceux qui sont incapables, à un faible degré, de gagner leur vie par suite de blessures reçues ou de maladie contractée en service actif, au cours de l'entraînement, ou en d'autres occasions?"—R. Il y a trois degrés pour l'homme qui est blessé en présence de l'ennemi, le premier, le second et le troisième degrés. Il y a trois degrés pour l'homme qui n'est pas blessé en présence de l'ennemi, ce sont le second, le troisième et le quatrième degrés.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous n'êtes pas en faveur de l'adoption de cette distinction?—R. Je crois que l'on devrait la mettre de côté, et qu'il devrait y avoir une autre classe entre celle de "légèrement" et celle de "complètement", une autre dans le genre de celle de "considérablement." Il y a trop de différence entre ces classes. Et l'on devrait garder le quatrième degré.

Par le Président:

Q. Je crois, colonel, que vous feriez mieux de coucher sur le papier, pour nous, l'idée que vous vous faites de ce que devraient être les degrés, et les soumettre par écrit?—R. Oui, monsieur.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Avant de décider des cas qui se présentent à votre bureau, est-ce votre habitude de voir les intéressés?—R. Non, monsieur.

Q. Ils ne comparaissent pas devant vous?—R. Non, monsieur.

M. NICKLE: Ils se présentent devant les corps médicaux.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Alors le corps médical fait un rapport à votre Bureau?—R. Oui, monsieur.

Q. Et vous rendez le jugement final?

Par le Président:

Q. Quels rapports avez-vous en votre possession, colonel?—R. Dans presque tous les cas, nous avons d'abord les rapports du corps médical qui s'occupe du cas lorsque l'homme reçoit sa première blessure; il se trouve dans un hôpital quelconque en Angleterre ou sur le front et un corps médical s'occupe de lui là-bas. Il y a probablement, et très souvent, un second examen médical quelques mois après, lorsqu'il a fait des progrès marqués et qu'il est assez bien pour être envoyé au Canada. Lorsqu'il vient au Canada, il y a un corps médical au bureau de réformation à Québec ou à Halifax; ils étudient le cas et donnent leur opinion et souvent il arrive que, si l'homme fait encore du progrès et prend encore du mieux, son cas soit référé à un troisième corps médical. Les rapports de tous ces corps médicaux sont conservés en liasse et sont déposés devant le bureau des pensions, lorsque le cas est étudié. Tout l'historique du cas est porté à la connaissance du bureau des pensions, et je crois qu'ils sont plus en état de rendre un jugement en se basant sur ces faits qu'ils le seraient si l'homme était en leur présence.

Q. Vous le croyez?—R. Oui, ils sont mieux en état de rendre un jugement impartial, où il n'y entre pas de sentiment. Cela ferait une impression sur les mem-

bres du bureau si l'homme comparaissait devant eux; il faut que cela fasse une impression, vous ne pouvez l'empêcher.

Q. La comparution de l'homme devant le bureau nuirait d'une manière ou d'une autre?—R. Oui.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Voici un décret de l'exécutif, à la page 83, permettant de faire un paiement de $100 dans certains cas. Dans quelles circonstances mettez-vous cet article en vigueur?—R. Je crois que M. Borden vous donnera de meilleures explications; il est le payeur général. Je pourrais vous en donner des explications partielles, mais il peut vous en donner de meilleures raisons.

Q. Est-ce que cela ne se rapporte pas à votre bureau?—R. Non, cela se rapporte au bureau des pensions outre-mer, lorsqu'on désire régler un cas au plus tôt et ne pas attendre à plus tard.

Par M. Lemieux:

Q. En attendant le retour de l'homme au Canada?—R. Non, pour les hommes qui sont réformés outre-mer.

Q. Mais en attendant leur retour au Canada?—R. Non, ce cas-là ne viendrait pas à l'étude devant le bureau des pensions. Il y a un bureau outre-mer qui a été autorisé à donner $100 à des hommes, pour en finir.

Par M. Nesbitt:

Q. C'est un paiement enlevant toute responsabilité?—R. Oui, cela est supposé régler définitivement le cas.

Q. J'allais vous poser une question à ce sujet. Vous dites que le bureau, disons à Halifax ou à Québec, étudie le cas et fait un rapport à votre corps médical. Doivent-ils subir un examen particulier et répondre à un système particulier de questions?—R. Oh, oui; il y a un questionnaire.

Q. Dans ce cas, votre corps médical suit la même ligne de conduite que le bureau d'une compagnie d'assurance?—R. La même ligne de conduite, oui, mais les questions ne sont pas aussi détaillées.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Voici un autre décret de l'exécutif autorisant le paiement des frais d'entretien des hommes dans les asiles provinciaux dans de certaines circonstances. Qui s'occupe de cette question? Vous occupez-vous de cette question?—R. Non, en tant que cela se rapporte à la pension seulement. Lorsqu'un homme est envoyé dans un asile comme étant aliéné pour la vie, il est traité comme un homme mort, et s'il n'y a personne qui dépendent de lui, la question d'accorder sa pension sera étudiée par le bureau des pensions. S'il se rétablit, alors, sans doute, on lui donne sa solde.

Q. Vous n'avez aucune connaisance de ces cas, sauf en ce qui concerne leurs pensions?—R. Bien, il arrive souvent que les faits sont exposés devant le bureau des pensions et ous ne pouvons pas ne pas essayer de leur venir en aide quelque peu, mais ce n'est pas de notre ressort.

Q. Du ressort de qui est-ce?—R. Cela est du ressort du directeur général des services médicaux, et c'est aussi du ressort de la commission des hôpitaux militaires de M. Scammell.

Q. Mais ce décret de l'exécutif traite de la question des pensions?—R. Comme je dis, lorsqu'un homme est considéré comme étant aliéné pour la vie, il est traité comme s'il était mort et alors nous nous occupons de sa pension; s'il y a des personnes qui dépendent de lui, elles reçoivent une pension, autrement il ne reçoit pas de pension; lorsqu'un homme n'a pas de parents, on le garde tout simplement dans cet asile aux frais du gouvernement, et c'est tout ce qui se rapporte à son cas.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. J'allais vous poser cette question, je sais que les choses se passent ainsi dans notre province, je ne sais pas s'il en est ainsi dans les autres provinces, mais lorsqu'il n'y a pas de parents capables de payer les frais d'entretien de l'aliéné, les frais en sont portés au compte de la municipalité. Dans ce cas, est-ce que le gouvernement paie les frais?—R. Oui, les frais sont portés au compte de l'Etat, au gouvernement fédéral.

Par M. Nickle:

Q. Vous ai-je entendu énoncer une opinion, l'autre jour, au sujet de la sagesse ou de l'à-propos des pensions accordées à des hommes en mauvais état de santé par suite d'une maladie en germe lors de l'enrôlement, mais qui ne s'est développée que plus tard?—R. Je voulais justement exposer cette question devant le comité parce qu'elle est importante. Il s'agit ici d'un cas, tel que celui dont vous parlez, où l'invalidité d'un soldat pour cause de maladie, de contusions ou même de blessures se trouve considérablement modifiée par certaines conditions qui existaient avant son enrôlement. Ces cas se rencontrent dans le service actif. Les règlements disent " Blessé ou invalide en service actif " non avant.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Mais n'enrôlez-vous pas des hommes malades?—R. Malheureusement, ils le font.

Par M. Nickle:

Q. Ils ne leur font pas subir d'examen au sujet des maladies organiques?—R. Ils devraient subir cet examen.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Vous avez refusé des centaines d'hommes parce qu'il leur manquait des dents.

M. Nickle: Cela est vrai, mais cela ne se fait pas pour les maladies organiques qui ne peuvent pas être découvertes au cours de l'examen ordinaire.

M. Nesbitt: Toutes les compagnies d'assurance-vie examinent le postulant pour les maladies reinales, c'est un des examens qu'elles font subir?—R. Je dis que c'est la coutume du bureau des pensions de demander aux fonctionnaires du corps médical de calculer le degré d'aggravation que fera la maladie sur une contusion ou une blessure; c'est-à-dire de combien s'est aggravé l'état de cet homme depuis son entrée dans le service. Maintenant, si l'homme souffre d'une maladie de cœur, rien au monde ne peut excuser les médecins de n'avoir pas découvert cette maladie. L'examen local se fait pratiquement d'abord pour protéger le soldat qui s'enrôle et deuxièmement pour protéger l'Etat, mais pour protéger le soldat d'abord. Maintenant quant à cet homme qui souffre d'une affection cardiaque, lorsqu'il est blessé et devient beaucoup plus malade, il nous faut lui donner tous ses bénéfices parce que c'était un cas qui aurait dû être découvert; on ne l'a pas traité convenablement; le médecin qui l'a accepté l'a traité injustement. Mais, il y a d'autres cas, prenez celui d'un homme qui se présente pour subir l'examen et qui est épileptique. Il est très difficile pour le médecin de découvrir l'épilepsie, et l'homme subira avec succès son examen; mais cet homme sait qu'il est épileptique et qu'il n'est pas apte à être soldat. S'il accepte de venir s'enrôler dans ces circonstances, il ne sera pas traité avec autant de considération par le bureau que l'autre homme auquel j'ai fait allusion.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Quelle conduite tenez-vous à l'égard des personnes qui dépendent de l'homme qui s'est enrôlé dans ces circonstances, ayant une maladie organique tel que l'homme dont vous avez parlé. Devraient-ils être traités d'une manière différente pour cette raison?—R. Non, si le soldat meurt.

Q. Si le soldat ne meurt pas, il n'y a pas de pension, n'est-ce pas; mais s'il meurt, il n'y a pas de différence, n'est-ce pas?—R. Non, il n'y a pas de différence.

Q. Mais, lorsqu'un homme, par suite, de maladie, devient invalide, les personnes qui en dépendent ne reçoivent-elles pas de pension?—R. Lorsqu'il est complètement invalide, dans ces cas-là nous ne nous arrêtons pas à ces petites distinctions.

Q. Mais les personnes qui en dépendent ne souffrent pas par suite du fait que le soldat ne possédait en lui les germes de la maladie lorsqu'il s'est enrôlé?—R. Non, pas lorsqu'il est complètement invalide. Il y a encore d'autres cas où un homme, comme le docteur Clark nous l'a dit l'autre jour, souffre d'ataxie locomotrice ou d'autres maladies de ce genre. Un homme peut bien porter en lui les germes de cette maladie depuis 25 ou 30 ans.

Par M. Nickle:

Q. J'ai compris que vous posiez en principe le fait que lorsqu'un homme, souffrant d'une maladie dont il ne savait rien et par suite de la rigidité de son entraînement ou à la suite d'autres travaux se rapportant à son service, tombe malade et devient invalide ou meurt, qu'il devrait encore avoir droit à sa pension?—R. Oui.

Q. Je puis vous citer un cas où un homme est mort du mal de Bright, dont il ne connaissait probablement pas l'existence, et le bureau refuse de payer une pension quelconque à la veuve et aux trois enfants. Je sais que ce cas a été exposé et que le bureau a dit que les personnes qui en dépendaient n'avaient droit à aucune pension?—R. J'aimerais voir ce cas exposé devant nous et débattu.

Q. C'est la coutume que l'on a suivie dans un certain district, mais vous dites que cette femme a droit à une pension?—R. Le bureau des pensions est trop heureux d'étudier des cas de ce genre; nous voulons qu'on porte à notre connaissance des cas de ce genre. Vous vous rendrez compte des difficultés que nous rencontrons dans l'étude de certaines catégories de cas.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Prenez le cas d'un homme qui souffre d'une maladie secrète, laquelle n'est pas découverte lors de l'enrôlement, et lorsqu'il sera blessé sur le champ de bataille la maladie se développera et deviendra un cas très grave, comment traiteriez-vous un cas de ce genre?—R. Les principes dont j'ai parlé s'appliqueraient dans ce cas.

Par le Président:

Q. Je ne comprends pas comment vous pourrez vous renseigner sur un homme après qu'il aura subi avec succès l'examen du bureau médical. Vous n'avez pas un dossier de ce qu'il a dit aux médecins, n'est-ce pas?—R. J'ai apporté certains renseignements que j'ai remis au greffier et qui concernent ces cas. Tout autre renseignement, sans doute, dont on aura besoin, sera fourni.

Q. Lorsqu'un homme subit avec succès un examen médical il doit se considérer comme étant propre à être enrôlé. Comment obtiendrez-vous de nouveaux renseignements?—R. En pratique, un grand nombre d'hommes sont enrôlés qui ne demeurent que six semaines ou trois mois en service.

Q. Vous ne payez pas de pension à ces hommes, mais je parle de cas où le soldat n'est pas renvoyé avant de passer à l'étranger.—R. Un grand nombre sont renvoyés après deux ou trois semaines. Peu importe le moment, lorsqu'un homme est considéré comme étant impropre, il est réformé.

Par M. Nesbitt:

Q. Comme question de fait il appartient à l'Etat de voir à ce qu'il ne subisse pas avec succès le premier examen s'il n'est pas physiquement propre au service. Dans certains cas, l'examen a été peu sévère car j'ai eu connaissance que certaines personnes ont passé trois examens.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Dès qu'un homme est enrôlé, il est sous commandement et est soumis à l'entraînement. Durant cette période d'entraînement, il est certain qu'il a toutes les occasions de montrer ses défauts s'il est atteint de quelque maladie?—R. Oui.

Q. Mais, lorsqu'un homme a traversé cette période d'entraînement et est allé plus loin, et qu'enfin de compte il y a quelque chose qui va mal chez lui, je serais porté à dire que rien ne peut lui être imputé?—R. Oui, ce sont toutes des questions que nous devons étudier à mesure qu'elles se présentent; des cas de ce genre peuvent se présenter et vous devrez en tenir compte lorsque vous adopterez une législation à ce sujet.

Par M. Nesbitt:

Q. Ne pensez-vous pas que dans un cas comme celui auquel a fait allusion M. Oliver, c'est-à-dire lorsqu'un homme a subi avec succès son examen et s'en est allé au front, on devrait tenir compte de ce fait lorsque plus tard il y aura quelque chose de défectueux chez lui?—R. Je crois que cela est très raisonnable, mais je ne sais pas si cela devrait comprendre le cas où un homme serait atteint de cette maladie avant son enrôlement, une maladie qui, faisant du progrès, le tuerait avant la fin de la guerre et que le service actif ne modifie pas, ni d'une manière ni de l'autre. Il serait mort s'il ne s'était pas rendu sur un champ de bataille.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Il est certain qu'il ne se peut pas qu'une maladie de ce genre passe inaperçue durant la période d'entraînement?—R. Oh, oui, monsieur.

Par M. Green:

Q. Quelle maladie, par exemple?—R. Bien, nous parlons de la syphilis et de la paralysie d'un aliéné. Un homme peut porter ces maladies dans son système et n'en donner aucun indice, mais le temps viendra où ces maladies éclateront soudainement.

Par le Président:

Q. Lorsqu'un homme est terrassé par la syphilis contractée après son enrôlement, doit-il recevoir une pension?—R. Non, nous ne donnons pas de pension dans ce cas. Si je le pouvais, j'aimerais vous parler de la question de négligence. Les règlements autorisent le paiement de pensions "pourvu que l'invalidité ne soit pas due à lui-même ou à sa négligence". Maintenant, cela nous cause quelquefois de grandes difficultés. Je veux vous faire remarquer à la page 6, article 612, lequel traite des pensions payées aux veuves et aux enfants, et qui dit "pourvu que la mort du soldat ne résulte pas de lui-même ou de sa négligence et ait été clairement due à l'accomplissement de ses devoirs de soldat." Il me semble que cela se rapporte plus au cas des personnes qui en dépendent qu'au cas de la pension payée à l'homme où il est dit: "Pourvu que l'invalidité ne résulte pas du soldat lui-même ou de sa négligence." Nous rencontrons des difficultés de ce genre.

Par le Président:

Q. Supposons qu'un homme se suicide?—R. Lorsqu'un homme devient soudainement fou par suite des conditions où il se trouve placé au front et se suicide, ce cas, sans doute, doit être pris en considération.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Que faites-vous lorsqu'il s'agit de la syphilis, par exemple, maladie qui peut être contractée?—R. Innocemment?

Q. Oui. Ces soldats sont tassés les uns sur les autres et sont exposés aux germes des maladies.—R. Bien, il y a toujours des secours pour ces maladies. Le corps médical tient une enquête. Je voulais vous demander votre opinion à ce sujet. Prenez,

par exemple, l'homme qui va se baigner dans un endroit défendu et qui se noie, résultat de sa propre faute ou de sa négligence certainement. Mais sa femme en souffre. Il peut bien avoir passé des mois en Angleterre ou en France, mais il se baigne dans un endroit défendu. Je crois que c'est très juste, mais je veux vous faire connaître ce que cela veut exactement signifier.

Par M. Nesbitt:

Q. Cela signifie que sa famille souffre s'il ne reçoit pas de pension?—R. Elle a souffert; il est son seul soutien, et il a peut-être donné plusieurs mois de bons services à l'Etat. Maintenant, il y a d'autres cas où——

Par M. Nickle:

Q. Les blessures reçues en pansant des chevaux?—R. Oui. Nous avons eu le cas d'un homme qui s'est noyé dans le canal, et les règlements disaient que les hommes en garnison ne doivent pas s'approcher à plus de douze pieds du canal.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Ce cas s'est-il rencontré sur le champ de bataille?—R. Non, ici au Canada. L'homme est tombé dans le canal et s'est noyé. L'enquête du coroner a rendu un verdict établissant qu'il y avait eu faute personnelle.

Par M. Nickle:

Q. Cela est-il arrivé durant le jour ou durant la nuit?—R. Durant la nuit.

M. NICKLE: Il devrait recevoir une pension.

L'honorable M. OLIVER: C'est un grand malheur que la famille perde cela par suite de la faute du soldat.

Le PRÉSIDENT: La même chose aurait pu se produire s'il n'avait pas été soldat.

L'honorable M. OLIVER: Comme question de fait, c'était un soldat, et la famille dépendra de l'Etat d'une manière ou d'une autre, et ce serait aussi bien qu'elle en dépende honorablement en raison du fait que le mari s'est enrôlé plutôt que d'être à la charge de l'Etat en raison d'une question de charité. Il me semble que lorsqu'un homme a, de bonne foi, abandonné sa famille, la famille devrait être à l'abri de toute invalidité.

Le PRÉSIDENT: Cet homme a désobéi à l'ordre qui lui interdisait d'approcher à plus de douze pieds du canal. S'il avait été un civil il aurait subi le même accident, et l'Etat n'en aurait été aucunement responsable.

Par M. Nickle:

Q. Cet homme était-il en service de patrouille?—R. Il était en faction et d'autres pouvaient le voir.

Q. Etait-il près du canal?—R. Oui, il faisait la patrouille sur le bord du canal.

Q. Il a bien pu tomber dans le canal parce qu'il ne voyait pas où il marchait?—R. Il pouvait voir; il pouvait être vu par l'autre sentinelle qui entendit le bruit qu'il fit en tombant dans l'eau, et s'aperçut qu'il ne faisait plus sa ronde.

Par le Président:

Q. A quoi attribue-t-on l'accident au fait qu'il a glissé et qu'il est tombé dans le canal, ou au fait qu'il était ivre?—R. Non, il était en service; il était en bon état pour ce qui est de cette question. La cause exacte est une question non encore résolue.

Par M. Scott:

Q. Vous dites que vous êtes plutôt en faveur du système des subdivisions tel que vous l'employez actuellement, que du système que l'on appelle système américain et

qui consiste à accorder un certain montant pour une blessure déterminée?—R. Oui, monsieur.

Q. Mais je crois que vous avez dit qu'il devrait y avoir d'autres subdivisions?—R. Oui.

Q. Vous avez pratiquement trois subdivisions actuellement; l'homme complètement invalide, l'homme gravement empêché de gagner sa vie; et ensuite vous avez ceux qui sont à un faible degré incapable de gagner leur vie?—R. Oui.

Q. Outre cela, vous avez des cas particuliers qui peuvent être réglés par le Gouverneur en conseil, de sorte que vous avez pratiquement ces quatre subdivisions qui se rapportent à tous les cas?—R. Oui.

Q. Vous êtes d'avis que c'est la manière convenable dont il faille traiter ces cas, seulement qu'il devrait y avoir d'autres subdivisions et d'autres taux attribués à ces subdivisions?—R. Je crois qu'il devrait y en avoir une autre. Je crois que s'il y avait cinq degrés, cela comprendrait tous les cas.

Le PRÉSIDENT: Le colonel Belton nous préparera un écrit de cela.

Le TÉMOIN: Il y a encore au moins un sujet dont je voudrais vous entretenir, c'est la question du seul soutien. D'abord, une mère veuve dont le fils unique était le seul soutien, a reçu une pension. Plus tard, le mot "unique" a été biffé, et toute l'attention a été portée sur le seul soutien. Maintenant, je voudrais vous faire remarquer que si le fils défunt n'est qu'en partie le soutien, une partie considérable, ne pensez-vous pas que la mère veuve aurait encore droit à une pension? Je pourrais dire que plusieurs cas particuliers ont été portés à notre connaissance sur cette question, et il y a eu des cas autres que ceux de mères veuves, tels que ceux de sœurs invalides, et des cas où le père n'est pas mort, mais est incapable. Un grand nombre de ces cas peuvent être exposés comme des cas particuliers, mais il me semble que ce "seul soutien" ne devrait pas être seulement le seul——

Le PRÉSIDENT: "Matériel."

Le TÉMOIN: Oui. Je puis constater en quelle occasion il ne convient pas de conférer de pouvoir à un comité quelconque; si vous pouvez le contraindre à ne faire que la chose absolue, c'est aussi bien. Dans tous les cas exposés au Bureau du Trésor nous ne définissons pas l'état du pensionnaire en termes de médecine. Nous nous efforçons d'établir les faits en bon anglais de tous les jours. Nous ne disons pas qu'un homme souffre d'ankylose, mais qu'il a une jambe raide et ne peut pas marcher, de sorte que le Bureau du Trésor et le Gouverneur général en conseil, lorsqu'ils étudient ce cas, ont une image de l'homme sous leurs yeux et ils donnent leurs recommandations avec une connaissance parfaite de l'état de l'homme.

Par le Président:

Q. Comme résultat de votre expérience dans le bureau des pensions, lorsque la guerre sera terminée—en supposant qu'elle durerait jusqu'à la fin de cette année—serait-il nécessaire d'établir un bureau permanent qui ne s'occupera que de la question des pensions d'ici à quelques années?—R. Je le crois, monsieur.

Q. Cela fournirait une grande occupation pour un grand nombre d'hommes faisant partie du bureau durant quelques années? Il ne leur serait pas possible de s'occuper d'autre travail?—R. Je ne suis pas porté à le croire.

Q. Il ne serait peut-être pas possible de continuer les séances d'un bureau qui est composé pratiquement de fonctionnaires du ministère de la Milice qui ont d'autres devoirs à accomplir; il vous faudrait avoir un bureau dont la seule occupation serait celle des pensions?—R. Je le crois, monsieur.

Par M. Nesbitt:

Q. Feriez-vous de ce bureau une cour en dernière instance? Vous dites qu'il vous faut référer vos recommendations au Gouverneur en conseil?—R. On propose un plan alternatif pour soulager le Bureau du Trésor. A ce que je comprends, le but serait

d'avoir un bureau qui recevrait les recommandations du bureau des pensions et des réclamations dont je fais partie, et les traiterait au cours de séances tenues à certaines périodes.

Par le Président:

Q. Vous continueriez à avoir le Bureau des réclamations actuel et vous auriez un tribunal qui étudierait vos rapports?—R. Oui, je crois qu'un bureau comme le bureau des pensions actuel est essentiel. Mais si l'on croyait devoir lui donner de plus grands pouvoirs, je n'y ai aucune objection.

Par M. Nesbitt:

Q. Si vous aviez un bureau permanent, ne pourrait-il vous soulager d'une somme considérable du travail que vous faites actuellement, et les membres du bureau actuel seraient en état de remplir leurs occupations actuelles. Si l'on créait ce nouveau bureau, ne pourrait-il pas recevoir les rapports, comme votre bureau des pensions les reçoit maintenant, et cela soulagerait les membres du bureau actuel et leur permettrait de vaquer à leurs occupations; ils font tous partie du ministère?—R. Le président et le médecin consacrent tout leur temps au travail du bureau des pensions. Ils n'ont pas d'autres occupations et leur temps est bien employé.

M. NICKLE: Pourquoi avoir un nouveau bureau pour reviser le travail du bureau qui existe aujourd'hui.

A ce moment l'honorable M. Hazen pria les membres de l'excuser pour le reste de la séance et demanda à M. Nickle de prendre le fauteuil en son absence.

Par M. Scott:

Q. Des civils feraient-ils partie de ce bureau?—R. De quel bureau s'agit-il, monsieur?

Q. De ce bureau des pensions.—R. Parmi les membres qui composent actuellement le bureau, nous avons vu pour président un homme qui a fait du service militaire durant un temps assez considérable, et qui possède les connaissances élémentaires du droit, le colonel Dunbar.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Vous croyez qu'il est essentiel qu'il y ait un bureau des pensions militaires?—R. Je le crois. Cette question se rattache tellement au service militaire, et un si grand nombre de questions d'un intérêt militaire se présentent que je ne vois pas comment un autre bureau pourrait en décider.

Par le Président suppléant:

Q. Comment en venez-vous à cette conclusion? Pourquoi un bureau militaire serait-il plus avantageusement placé qu'un bureau civil pour établir la capacité d'un homme à gagner sa vie?—R. Il ne s'agit pas seulement de la question de capacité de gagner sa vie par le travail manuel, mais il nous faut souvent avoir recours aux coutumes du service, aux questions de la solde et du grade.

Q. Comment les questions de grade et de solde et des coutumes du service se rapportent-elles à la capacité d'un homme de gagner sa vie?—R. Je crains que ce ne soit là une chose difficile que d'essayer de vous prouver cela en quelques mots, mais, néanmoins, il en est ainsi, et, vraiment, je puis dire, après avoir dû faire ce travail, que je n'aurais pas pu le faire si je n'avais pas été au courant des coutumes du service et des règlements, sans éprouver beaucoup de difficultés.

Q. Ne pensez-vous pas que cette question de grade soit une de ces choses dont il serait opportun de nous départir, notre pays étant un pays démocratique?—R. C'est

là une question que vous ne m'avez pas encore posée, quant à cette question de la démocratie, j'ai bien peur d'aller plus loin que vous sur ce point.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Faites-nous connaître votre opinion sur cette question?—R. Quant à cette question, je suis extrémiste. Je dis que si vous donnez la même pension à tous les hommes de grades différents, pourquoi ne pas leur donner la même solde. Cependant, je crois que tout ce que je pourrais dire sur cette question n'aiderait en rien le comité.

Le témoin s'est retiré.

M. JOHN W. BORDEN, comptable et payeur général, du ministère de la Milice et de la Défense, est appelé.

Par le Président suppléant:

Q. Préférez-vous faire un rapport au comité concernant la question qui nous occupe ou aimeriez-vous mieux la traiter par questions et réponses?—R. Par des questions et des réponses, je n'ai pas de rapport à faire.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous avez entendu la discussion jusqu'ici, voulez-vous nous dire ce que vous désirez dans l'intérêt du public et de la cause?—R. Je crois que l'échelle devrait être augmentée, c'est là le point important.

Q. C'est-à-dire l'échelle actuelle des pensions?—R. L'échelle actuelle des soldats.

Q. Vous voulez parler des simples soldats?—R. Je veux parler des soldats, des rangs inférieurs, des simples soldats.

Q. De combien l'augmenteriez-vous, quelle idée vous faites-vous de l'augmentation?—R. Pour invalidité complète je donnerais la solde complète. Je crois que s'il a souffert l'invalidité complète, il devrait retirer le taux de la solde qu'il retirait lorsqu'il était en service et, peut-être serais-je porter à aller un peu plus loin.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Comment définiriez-vous l'invalidité complète? Est-ce que cela signifie l'incapacité absolue de gagner sa vie ou l'invalidité complète qui requiert les soins d'un compagnon?—R. Par invalidité complète j'entendrais dire qu'il a perdu les deux mains ou les deux bras, les deux jambes ou les deux yeux, ou qu'il est perclus de rhumatismes et ne peut pas marcher.

Q. Même dans le cas où il n'aurait besoin d'un compagnon pour en avoir soin?—R. Oui, même dans le cas où il se soignerait lui-même.

Q. La perte de sa capacité de gagner sa vie serait l'invalidité complète, n'est-ce pas?—R. Oui, la perte des deux mains serait un cas d'invalidité complète.

Q. Supposons maintenant le cas d'un homme qui serait tellement invalide qu'il serait incapable de se soigner et requerrait les soins d'un compagnon, comment rétribueriez-vous ce cas? Ce cas est rétribué maintenant?—R. Je crois que dans un cas comme celui-là on devrait donner, disons, $50 par mois, $2 par jour, à un homme complètement invalide.

Q. Ce montant serait pour le compagnon et l'homme lui-même?—R. Pour tout.

Q. Il vous faut tenir compte du salaire et de la pension du compagnon aussi bien que du soldat?

M. NESBITT: Cela ne se fera pas, je suppose, pas de cette manière?—R. Lorsqu'un homme n'a pas d'amis, je suppose que le gouvernement devrait voir à le placer dans un hôpital ou dans quelque maison.

Par le Président suppléant:

Q. Avez-vous étudié la question de l'établissement de refuges pour les soldats?—R. Je ne crois pas que cette question ait été étudiée par le ministère ni par le gouvernement. Je crois qu'elle devrait être considérée; pour les célibataires qui n'ont pas d'amis ni de parents, cela devrait se faire. Sans doute, lorsqu'il s'agit d'un homme marié, cela est différent, il a une famille qui en prendra soin.

Par M. Nesbitt:

Q. Donneriez-vous, à un homme qui est marié et qui n'a pas d'enfant, plus qu'à un célibataire?—R. Oh, oui, je lui donnerais plus.

Q. S'ils sont tous deux complètement invalides? Pourquoi?—R. Ce principe est reconnu par tous les gouvernements, un homme marié reçoit plus qu'un célibataire: l'homme marié a une femme qui peut se trouver dans un état d'absolue incapacité de gagner quoi que ce soit.

Par le Président suppléant:

Q. Relativement à l'allocation aux enfants, je constate qu'elle n'est plus donnée aux garçons lorsqu'ils ont atteint leur quinzième année et aux filles lorsqu'elles ont atteint leur dix-septième. Ne pensez-vous pas que c'est un peu tôt?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Pourquoi pas?—R. Je crois qu'un garçon de quinze ans est capable de gagner quelque chose; je gagnais quelque chose, moi, par exemple, lorsque j'avais quinze ans, et je ne vois pas pourquoi les autres garçons ne feraient pas de même.

Q. Les meilleures autorités en fait d'instruction disent qu'un garçon devrait continuer ses études, cela est pour les grands centres, jusqu'à sa seizième année?—R. Oui, la limite d'âge dans la Nouvelle-Zélande, en Australie et aux Etats-Unis est de seize ans.

Par M. Nesbitt:

Q. Cela a rapport à l'Etat?—R. Non, c'est la loi fédérale des Pensions.

Par le Président suppléant:

Q. La nôtre est en général plus basse?—R. C'est pour un garçon, mais les règlements de l'Angleterre donnent seize ans pour les filles et quatorze ans pour les garçons. Je ne vois pas pourquoi l'Etat devrait retenir les garçons lorsqu'ils ont atteint quinze ans et même quatorze ans.

Q. Je ne le vois pas non plus, à moins que l'Etat ne se charge du parent et laisse l'enfant sans éducation?—R. Je suppose que dans certains cas, la chose est nécessaire, mais, ordinairement, un garçon peut avoir une très bonne éducation lorsqu'il a quatorze ans.

Q. Les autorités en matière d'éducation ne semblent pas admettre cela?—R. Je pourrais dire qu'elles auraient le désir de placer le garçon dans un collège.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, les autorités en matière d'éducation technique disent que les garçons ne peuvent retirer un bien grand avantage de l'éducation technique avant d'avoir atteint leur seizième année.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Quant à ce paiement de $100 d'un seul coup, tel qu'autorisé par un décret de l'Exécutif, voulez-vous nous expliquer cela?—R. C'était tout simplement pour réformer certains hommes qui avaient été légèrement blessés. Sans doute, cela ne les empêcherait pas de revenir, au cas où leurs blessures ne guériraient pas, réclamer leur pension. Cette clause se rapporte à ceux qui vivent en Angleterre et qui ont l'intention de demeurer outre-mer. Par exemple, un homme peut souffrir d'une maladie peu grave dont, au dire des médecins, il pourra se rétablir parfaitement dans trois ou quatre

semaines. Nous donnons à cet homme $100 et nous lui permettons de retourner chez lui.

Q. Dans ce cas, cela ne s'applique pas ici?—R. Cela ne s'applique pas ici. Sans doute le corps médical peut dire qu'un homme pourra se rétablir dans le cours de quelques semaines et, alors, sa solde et son allocation, ce qui donnerait à peu près le même montant, lui sont remises et cet homme peut être réformé.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Et ils ne reviennent pas demander une pension?—R. Ils peuvent revenir à la fin des trois ou quatre semaines. Si cet homme souffre encore et qu'un autre corps médical déclare que cet homme a droit à une pension il peut, dans ce cas, recevoir sa pension, il n'y a rien qui l'en peut empêcher.

Q. C'est une somme qui ne dépasse pas $100, elle peut être moindre?—R. Elle peut être moindre, oui.

Q. Pouvez-vous nous dire le montant qui a été ainsi payé?—R. Je ne saurais vous dire combien a été payé, parce que nous n'avons pas reçu les rapports d'outre-mer et le décret n'a été approuvé que tout récemment.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Au mois de janvier ou de décembre dernier, j'ai vu un garçon qui a perdu l'usage des deux yeux, il était complètement aveugle, et j'ai compris qu'il avait été réformé à Québec et qu'il avait reçu $100. Ce paiement a-t-il été effectué en vertu de ce décret de l'Exécutif ou dans quelles circonstances a-t-il été fait?—R. Je ne puis pas comprendre comment un garçon complètement aveugle pourrait être réformé de cette façon. S'il était complètement aveugle, il avait droit à une pension du premier degré.

Q. Je suppose que cela n'était qu'un paiement en attendant l'octroi d'une pension?—R. Ce serait tout simplement une avance de paiement dans le but de lui permettre de se tirer d'affaires jusqu'à ce que son cas soit définitivement réglé.

Q. A quel point en serait-il relativement à sa solde? Recevrait-il sa solde jusqu'au moment de l'octroi de sa pension?—R. Il recevrait sa solde jusqu'au jour où sa pension lui sera payée. Aussitôt que possible son cas sera exposé devant le Bureau des Pensions et le bureau recommandera le paiement de sa pension à partir d'une certaine date, laquelle pourra bien être le 1er jour d'avril, par exemple, et il recevra le plein montant de sa solde jusqu'au 1er jour d'avril, et ensuite sa pension entrera en vigueur.

Q. Un certain monsieur, je ne me rappelle plus qui c'est, nous a parlé du cas d'un homme qui avait été réformé, c'est-à-dire à qui on avait payé le plein montant de sa solde, il y a huit mois, et qui n'avait pas encore reçu sa pension. Il devait recevoir sa pension à partir du jour où sa solde lui avait été retirée. Est-ce là la coutume?—R. Ce n'est pas la coutume.

Q. Plutôt que de continuer à le payer, ce serait un cas où la pension ferait retrancher la solde et où la pension serait payée pour le passé; cela pourrait être un moyen économique, mais ce n'est pas bien juste?—R. Ce que nous nous efforçons de faire, c'est de continuer à leur payer leur solde jusqu'au jour où leur pension entre en vigueur.

Q. C'est là le principe?—R. Oui.

Par M. Nesbitt:

Q. Comme question de fait, un grand nombre de ces garçons sont envoyés dans des refuges pour les convalescents et vous continuez de les payer quand même?—R. Exactement.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Un autre cas a attiré mon attention—je ne veux pas être une cause de trouble, mais je voudrais savoir comment cela s'est produit—un soldat a été blessé d'un coup de feu et a été réformé à Québec. A Québec, on lui a donné son billet pour se rendre

chez lui, dans l'Alberta, et $7; cette somme de $7 était pour payer sa pension durant son voyage de retour chez lui, et pendant plusieurs mois on ne s'est plus occupé de lui?—R. Bien, cet homme doit se trouver au nombre des premiers qui sont revenus.

Q. Oui, il était au nombre des premiers.—R. Bien, il y en eut, à un certain moment, environ 1,600 qui revinrent et les autorités de Québec n'étaient pas en état de s'occuper d'eux promptement. Un grand nombre de ces hommes ont été envoyés chez eux en attendant que l'on puisse étudier leur cas. Un grand nombre de ceux qui furent envoyés dans leurs familles furent perdus de vue, et pendant un certain temps je suppose que l'on eut plus ou moins de difficultés.

Q. Mais cela n'était pas supposé devoir régler définitivement le cas de cet homme. Il aurait le droit de revenir et de recevoir sa pension?—R. Il a droit à sa solde et à son allocation jusqu'au jour oû on lui accordera sa pension.

Q. Dans le cas de ce soldat, il recevra sa solde depuis le jour où il a été réformé à Québec jusqu'à ce qu'il reçoive sa pension. Dans ce cas vous continuez à lui accorder sa solde?—R. Cela dépendrait des circonstances, à savoir s'il a été malade durant tout ce temps-là, ou non, je ne saurais répondre sans connaître les détails.

Q. Il y a eu un autre cas, celui du soldat qui a perdu une main, et il s'est trouvé dans la même position, jusqu'au temps où il est revenu?—R. Un certain nombre de ces cas se sont produits, simplement parce que l'on n'était pas en état d'expédier ces cas à mesure qu'ils se présentaient.

Par le Président suppléant:

Q. Pensez-vous que la "capacité d'un individu de gagner sa vie dans les cercles ordinaires du travail inexpérimenté" soit une juste mesure?—R. Je ne sais pas au juste ce qu'il me faut penser. Aux Etats-Unis on donne des montants déterminés pour des blessures déterminées. Lorsqu'un homme a perdu une jambe, il reçoit tel montant; lorsqu'il a perdu deux jambes, tel montant de plus; lorsque c'est une main, tel montant; et ainsi de suite. Il y a cent différents taux pour les différentes blessures. C'est là une manière d'envisager la question. Il y a cette autre manière qui, je le crois, est en honneur en Australie et dans la Nouvelle-Zélande; c'est la somme d'incapacité, ou le dommage que l'homme a subi, ou le degré d'incapacité de gagner sa vie où il en est réduit.

Q. Mais, "dans le cercle ordinaire du travail inexpérimenté", pensez-vous que cela devrait être ajouté à l'échelle réglementaire des pensions, ou pensez-vous qu'on devrait se baser sur le degré de son incapacité de vaquer à ses occupations?—R. C'est ce que je suggérerais.

Q. Quel est le plus juste des trois systèmes?—R. Je crois que le plus satisfaisant des trois a été et est celui que je recommande ici. Je crois que c'est là la manière la plus satisfaisante dont vous puissiez régler ces cas. Examinez l'homme pour constater à quel degré cela le rend impropre à suivre les vocations ordinaires de la vie, et tenez compte en même temps du degré de ses blessures.

Q. Ce n'est pas ce que cela dit. Ce sont les obligations ordinaires de la vie qui devraient constituer l'échelle réglementaire, ou la capacité de gagner sa vie dans les cercles ordinaires du travail inexpérimenté?—R. Il semble qu'il s'agisse de la somme de dommage causé à un homme, selon que cela est indiqué ici. Par exemple, lorsqu'un homme a perdu sa jambe, il est gravement incapable d'accomplir un travail manuel.

Q. Mais, pas dans le cas où il serait télégraphiste. Sur quoi se base-t-on pour déterminer la pension dans ce cas?—R. Je suis porté à croire que le moyen le plus juste est peut-être celui qui est en honneur aux Etats-Unis. Lorsqu'un homme a perdu une jambe, il me semble que l'on doive se baser sur ce fait pour lui octroyer sa pension, et ainsi, pour la perte d'une jambe, de deux jambes, ou d'un bras ou de deux bras, ou la perte de la vue.

Q. Supposons que vous admettiez cette échelle réglementaire pour des cas que vous pouvez déterminer. Mais, lorsqu'il s'agit de la différence entre les catégories de cas les

plus vastes, devrait-on s'en rapporter à la capacité de gagner sa vie dans les cercles ordinaires du travail, ou à son propre emploi?—R. Je n'aime pas cela; je ne dirais pas à son propre emploi. Il pourrait bien être un homme gagnant cent mille dollars.

Q. Le salaire n'a rien à faire ici, seulement la proportion du dommage. Peu importe le salaire qu'il reçoit. Je crois que c'est la somme de dommage que l'homme a subi.

Q. Prenez le télégraphiste; il perd un pied, mais cela ne l'empêche pas de gagner sa vie. L'homme qui construit des canaux d'égout, ou le plombier, perd un pied, ce qui ne l'empêche pas de gagner sa vie. Donneriez-vous dans chaque cas la même pension?—R. S'ils étaient du même grade, oui.

Q. Peu importerait le genre d'occupation?—R. C'est la manière dont on envisage ce point aux Etats-Unis. Je crois que c'est la manière la plus juste.

Q. Ce n'est pas de cette manière que vous administrez ce système ici, actuellement?—R. C'était, je crois, l'intention. Je ne sais pas si l'on suit cette ligne de conduite.

Q. Prenez, par exemple, le cas d'un homme qui devient sourd et qui est télégraphiste. Lui donneriez-vous une pension quelconque? Il est encore capable de gagner sa vie dans les cercles ordinaires du travail inexpérimenté?—R. Certainement. Un homme qui est devenu sourd a subi du dommage.

Q. Mais légèrement au point de vue des cercles ordinaires du travail inexpérimenté?—R. Il devrait recevoir une compensation quelconque.

Q. Mais ne laissant cela que pour un moment?—R. Pour la surdité complète d'une oreille, aux Etats-Unis, l'échelle des pensions donne une pension de $10 par mois.

Q. Etabliriez-vous une distinction quelconque entre les rangs, c'est-à-dire entre les simples soldats et les officiers, et si oui, pourquoi?—R. Bien, parce que l'officier a rempli un devoir portant plus de responsabilité, et l'on suppose que les services qu'il a rendus à l'Etat ont été plus importants que ceux rendus par le simple soldat.

Q. La pension est-elle accordée pour les services rendus à l'Etat ou pour le dommage que l'homme subit relativement à ses occupations civiles?—R. Je crois que l'on devrait tenir compte des deux.

Q. Comment en arriveriez-vous à ce point? Prenez le cas de deux garçons venant de la même place et tous deux mariés. L'un d'eux est simple soldat et l'autre capitaine; l'un s'est enrôlé dans le premier contingent et l'autre dans les rangs des dernières troupes. S'ils avaient droit à une pension, leur donneriez-vous le même montant ou établiriez-vous une distinction?—R. J'établirais une distinction.

Q. Aussi radicale que le système actuel?—R. Oui, je le crois. Je puis, sans doute, dire à ce sujet, vous devez vous rappeler qu'il existait un système de pension avant la guerre et que lorsque l'échelle a été dressée les taux des pensions pour les officiers n'ont pas été augmentés, mais les taux des pensions pour les simples soldats l'ont été.

Q. L'échelle de pension, sans doute, concernait une armée régulière qu'il faut distinguer d'une armée volontaire?—R. C'était pour la milice du Canada. Maintenant, un lieutenant-colonel qui a fait du service à l'étranger et qui a été blessé peut retirer une pension, d'après votre échelle de pension, de $1,200 par année. Vous ne pouvez pas lui dire lorsqu'il reviendra: "Nous ne vous donnerons que $600, bien que ce taux de pension de $1,200 ait été en existence avant la guerre, mais nous ne pensons pas que vous deviez recevoir autant que cela. Vous ne recevrez que $600.

Q. Vous pensez que ce ne serait pas juste?—R. Ce serait dans le moment manquer à sa parole envers cet officier.

Par M. Macdonald:

Q. Avez-vous d'autres raisons que celles-là?—R. Mon autre raison est que c'est un fait généralement reconnu que l'échelle des pensions devrait être augmentée suivant le grade, particulièrement pour un service de longue durée, puisque l'officier a à remplir un devoir portant plus de responsabilité que le simple soldat.

ANNEXE No 4

Q. Cela a été vrai en Angleterre où il y a l'aristocratie et le peuple; mais dans un pays démocrate comme le nôtre où tout le monde s'enrôle volontairement, et où certaines personnes obtiennent des brevets parce que d'autres ne le peuvent pas, pensez-vous que la distinction existe?—R. Tôt ou tard, l'homme qui a des talents est certain de percer. Par exemple, sur le front on n'a pas cessé d'accorder des promotions dans les grades.

L'honorable M. OLIVER: Plusieurs ont été tués et blessés.

Par le Président suppléant:

Q. Avez-vous dressé un état estimatif de ce que coûteront probablement par année à ce pays 50,000 soldats en service actif, étant donné que vous vous baseriez sur une autre échelle quelconque de pension?—R. Nous avons bien fait un état estimatif, mais il faut tellement tenir compte des circonstances.

Par le Président suppléant:

Q. J'ai vu un état estimatif déclarant que des pensions pour 50,000 hommes en service actif coûteraient $18,000,000 pour une année? Que pensez-vous de cela?—R. Il faudrait qu'il y ait de rudes batailles pour en arriver à un montant aussi considérable.

Q. Vous pensez que ce serait beaucoup?—R. Ceci (produisant un document) était un état estimatif basé sur le nombre estimatif d'hommes tués ou blessés et fait par le War Office.

Q. Voulez-vous être assez bon de le lire?—R. (Lisant):

Le "War Office" estime que le nombre des morts et des invalides est le suivant:

Décès	15%	pour des troupes de 100,00 =	$ 15,000
Invalidité complète	3%	" " " =	3,000
Partielle	6%	" " " =	6,000
Légère	9%	" " " =	9,000

Environ 20 pour 100 des soldats sont mariés ou sont les fils de mères-veuves et, par conséquent, 20 pour 100 de ces 15,000 soldats seraient pensionnés en vertu de l'article intitulé: "Pensions pour les veuves".

En supposant que le nombre des enfants dans chaque famille est de trois et que le taux moyen serait un peu moins élevé que celui de la pension payée à la veuve d'un sergent, le coût annuel pour les pensions des veuves serait 3,000 pensions à $500 chacune, $1,500,000. Des 3,000 soldats complètement invalides, 20 pour 100, ou 600, seraient des hommes mariés.

En supposant que la moyenne des hommes ont une épouse et trois enfants, et que le taux moyen serait un peu plus bas que celui de la pension payée à la veuve d'un sergent, le coût estimatif de ces pensions serait:

600 soldats mariés à	$600 00	$ 360,000
2,400 soldats célibataires à	300 00	720,000
Total pour la pension des hommes complètement invalides		$ 1,080,000
Ajoutons:—		
6,000 partiellement invalides à	$200 00	1,200,000
9,000 légèrement invalides à	100 00	900,000
Grand total annuel		$ 4,680,000

1er mars 1915.

Je crois que cela est assez élevé.

Q. Pour combien de temps est ce total?—R. Pour une année.

Par M. Macdonald:

Q. Cela comprend toutes les classes?—R. Cela comprend toutes les classes.

Q. Et cet état est basé sur l'échelle actuelle?—R. Basé sur l'échelle actuelle—bien, jusqu'ici, je crois que voici un rapport imprimé établissant que l'on n'a payé que $500,000.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Quel résultat donne la comparaison de ce tableau avec les faits actuels? Nous avons de 30,000 à 50,000 hommes sur le front pendant combien de temps?—R. J'ai fait ce calcul et il n'est pas aussi élevé que cela. Nous avons eu des troupes là-bas pendant dix-huit mois, ou pendant plus d'une année, et le montant que nous avons payé jusqu'ici est plus bas que ce coût estimatif.

Par le Président suppléant:

Q. Sans doute, les troupes n'ont pas fait du service actif durant tout ce temps, un grand nombre de ces soldats ont passé plusieurs mois en Angleterre?—R. Bien, nous pouvons nous baser sur une moyenne de 25,000 hommes en service actif pendant une année.

Q. Et, sans doute, lorsqu'il s'agit d'une offensive, les dommages seront plus considérables?—R. Certainement. Il est très difficile de faire des calculs exacts.

Par M. Macdonald:

Q. Que dites-vous de l'abolition des degrés?—R. Je suis d'avis qu'il devrait y avoir cinq degrés.

M. Nesbitt: C'est ce qu'a dit le colonel Belton?—R. Je crois qu'il devrait y en avoir cinq, il y en a à peine assez actuellement.

Par M. Macdonald:

Q. Vous établiriez une distinction entre ceux qui sont "complètement invalides" selon les circonstances qui ont entouré l'invalidité?—R. Oui.

Q. Vous n'êtes pas en faveur du premier et du deuxième degrés tels qu'il existent maintenant?—R. C'est-à-dire qu'ils devraient être divisés.

Q. Oui?—R. Bien, on pourrait bien, je crois, les laisser tels qu'ils sont maintenant, bien que je n'y tienne pas beaucoup. Je pense que l'homme qui a été blessé par l'ennemi sur la ligne de feu mérite une plus grande récompense que l'homme qui s'en est tout simplement allé dans un camp, chez qui se sont peut-être développés les germes de la tuberculose ou quelque chose de ce genre, et qui s'en est allé du camp dans un hôpital. Il me semble que l'homme qui est allé sur la ligne de feu et qui a souffert des dommages, la perte de ses jambes, ou qui a été blessé d'une manière quelconque, a droit à plus de reconnaissance.

Par le Président suppléant:

Q. Je ne puis pas voir quelle différence cela fait à un homme ou à sa famille qu'il ait été blessé par la chute d'un cheval alors qu'il traversait le champ d'entraînement, ou que le cheval ait été tué sous lui sur la ligne de feu. C'est la même chose pour la famille?—Bien, sans doute, l'un de ces hommes a rendu de plus grands services que l'autre à son pays.

Q. N'a-t-il pas donné une preuve de sa volonté de servir l'Etat en s'enrôlant et en faisant tout ce qui était en son pouvoir. Quelle différence y a-t-il dans le fait qu'un homme soit tué sur le champ de bataille ou qu'il le soit sur le champ d'entraînement? Quelle différence cela fait-il à sa veuve?—R. Vous pouvez dire cela de n'importe quel homme dans les cadres de la vie civile. Sans dout il est très pénible pour elles de perdre leur soutien.

Q. Mais il s'agit ici de la vie militaire?—R. Tant de maux sont dus à l'imprudence d'un homme. Des hommes s'enivreront et feront beaucoup de choses, vous savez.

Par M. Nesbitt:

Q. Et un homme se fait tuer parce qu'il se met la tête hors de la tranchée au lieu de la tenir baissée?—R. Ils ont bien soin de ne pas faire cela.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. C'est le hasard de la guerre?—R. On pourrait dresser une nouvelle échelle qui s'appliquerait à ces cas et qui comprendrait ces deux premiers degrés d'invalidité complète sans tenir compte de la manière dont la chose s'est produite. J'ai, sans doute, à la mémoire un cas qui s'est présenté, celui d'un homme qui se rendait de Valcartier au bateau. Un train se tenait en travers du chemin et il fut trop paresseux pour contourner le train, il crut qu'il pourrait ramper sous ce train; le train se mit en marche et lui amputa les deux pieds et il reçut sa pension.

Par le Président suppléant:

Q. C'était le cas d'un homme blessé par sa propre faute?—R. Bien, ils recevront leurs pensions, vous pouvez difficilement les en empêcher. S'ils sont blessés alors qu'ils sont en service actif, vous pouvez difficilement les empêcher de recevoir leurs pensions.

Par M. Macdonald:

Q. Quant aux trois autres classes, quelle suggestion feriez-vous?—R. Je crois que l'on devrait augmenter considérablement la pension du premier degré et, ensuite, je crois qu'il devrait y en avoir quatre autres. Naturellement, c'est une question de détail que de calculer ce qu'elles devraient être, mais le premier degré devrait être de beaucoup plus élevé.

Q. Pour incapacité totale pour les soldats?—R. Oui, plus élevé que ce qui est actuellement dans l'échelle. Je faisais partie du premier comité qui a étudié cette échelle et peut-être que j'en suis responsable en partie; mais alors vous savez qu'il est beaucoup plus facile d'augmenter l'échelle que de la réduire après l'avoir appliquée.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous dites que vous la mettriez plus élevée pour les soldats, établiriez-vous une différence entre les hommes mariés et les célibataires pour incapacité totale?—R. Oui, je pense que les hommes mariés devraient retirer une plus forte pension, mais on ne tient pas du tout compte de la femme en vertu des règlements anglais, bien qu'ils tiennent compte des enfants.

Q. Je veux dire un homme marié sans enfants?—R. Oui, je pense que l'homme marié devrait retirer davantage, il a une femme à supporter.

Q. Mais celui qui est totalement invalide doit travailler et assurer sa subsistance —R. C'est exactement le cas.

Q. Est-ce que cela ne serait pas aussi dispendieux que le soutien de sa femme?—R. Cette question s'est présentée il y a quelque temps, et je pense qu'on devrait établir des asiles pour ces hommes.

Q. C'est-à-dire au cas où les soldats sont obligés d'avoir des compagnons pour s'occuper d'eux parce qu'ils sont complètement invalides?—R. Naturellement, on pourrait considérer des cas comme celui-là séparément, mais je parle d'une manière générale. Ce qu'on appelle invalidité totale ne veut pas dire qu'un homme ne peut pas s'aider lui-même. Comme je l'ai dit, il est possible qu'il perde les deux mains et qu'il soit encore capable de se tirer un peu d'affaire lui-même.

Par le Président suppléant:

Q. L'invalidité totale en vertu du règlement veut dire qu'il ne peut pas gagner sa vie de la manière ordinaire, et non pas qu'il ne peut pas prendre soin de lui?—R. Non. Je pense qu'il faudrait avoir plus d'égard pour les hommes mariés que pour les célibataires.

Par M. Macdonald:

Q. Vous connaissez l'argument apporté devant le comité, n'est-ce pas?—R. Non.

Q. On a soutenu ici que si un homme est complètement invalidé de manière à avoir besoin des services d'un compagnon il est dans un pire état que le célibataire?—R. Parce que l'autre a une femme.

Q. Oui, et on recommande de les placer sur la même base en vertu de ces conditions?—R. L'homme qui a une femme à faire vivre doit se loger quelque part, il faut qu'il prenne soin de sa femme, et naturellement, un homme qui est dans une invalidité totale est absolument incapable de s'aider lui-même, et il faudrait qu'il ait assez d'argent pour lui permettre de vivre. Un autre homme qui est dans la même position et qui est marié devrait retirer un peu plus, parce qu'il a une femme.

Q. Pensez-vous que cela fasse une grande différence pour l'homme qui est si complètement invalide qu'il ait besoin d'un compagnon, quel est ce compagnon?—R. Vous considérez le cas d'un homme absolument infirme; cela n'arrive que dans de très rares occasions.

Par M. Nesbitt:

Q. Prenons par exemple un homme qui est paralysé.—R. Oui, c'est un cas d'invalidité totale.

Q. Je connais un homme à Oxford qui est devenu paralysé à la suite d'un accident de chemin de fer. Cet homme a besoin d'un compagnon pour lui faire prendre l'air?—R. Je lui accorderais la même pension qu'à un homme marié qui a été totalement invalide et qui a une femme.

Par le Président suppléant:

Q. En vertu du système actuel, un homme qui a perdu les deux jambes est totalement invalide pour fin de pension, mais bien qu'il soit totalement invalide, il n'est pas totalement empêché de s'occuper de lui-même. Vous n'accorderiez pas une plus grande allocation à l'homme qui est totalement invalide, suivant l'interprétation du terme employé dans les règlements de pensions, et à celui qui est totalement invalidé et infirme?—R. Oui. Nous ferions certainement quelque chose de spécial pour l'homme qui est complètement infirme, comme aux Etats-Unis, parce qu'on reconnaît que lorsqu'un homme est absolument infirme il faut faire quelque chose de spécial pour lui. C'est-à-dire, on donne $1,200 par année à un homme qui a perdu les deux jambes, et en outre si l'homme est tellement invalide qu'il ne peut pas prendre soin de lui-même, je comprends qu'on lui donne quelque chose de plus pour les services d'un compagnon.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Je pense qu'il y a quelque chose à dire en faveur de la femme de l'homme qui est complètement invalide. Nous dépendons du système du volontariat et la femme a beaucoup à dire pour faire ou ne pas faire enrôler un homme. Si elle lui a permis ou elle l'a encouragé à s'enrôler, je ne crois pas qu'on devrait la payer sur la même base qu'un simple compagnon d'une ruine physique. Je pense qu'elle a droit à quelques égards?—R. Oui, je pense que c'est exact.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Elle a droit à quelques considérations comme étant sa femme?—R. Oui, comme étant sa femme.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Nous ne pouvons pas dépendre entièrement des célibataires, il faut que nous ayons les hommes mariés et nous devrions traiter la femme avec quelque égard à cause de cela?—R. Je le pense, et si ce n'était pas reconnu, le recrutement se ferait très difficilement.

Par le Président suppléant:

Q. En supposant qu'un homme soit invalide, s'il est marié vous lui accordez une pension plus élevée que s'il était célibataire?—R. Oui.

Q. Si un homme est célibataire et infirme lui donneriez-vous plus?—R. Je lui donnerais autant qu'à un homme marié.

Q. S'il était complètement invalide et infirme, je serais enclin à étudier son cas d'une manière spéciale. Il n'y aurait pas beaucoup de ces cas, mais j'étudierais ceux qui se présenteraient.

Par M. Macdonald:

Q. Vous auriez une liste en vertu de laquelle vous accorderiez aux autorités préposées aux pensions quelques pouvoirs discrétionnaires. Il ne serait pas possible d'établir une règle régide?—R. Non.

Q. Mais un peu suivant ces méthodes?—R. Je ferais dresser une liste enregistrant les noms de ceux qui seraient absolument infirmes, ils seraient traités avec plus d'égards. Je ne saurais dire exactement ce que devrait être ce traitement, c'est une question à laquelle il faudrait penser.

Q. Que diriez-vous de la théorie d'avoir une échelle de pensions établie à une base définie et certaine de manière à écarter toute inégalité?—R. Oui il faudrait faire cela.

Par le Président suppléant:

Q. Vous auriez quelque système semblable au système américain qui allouerait une somme fixe pour la perte d'une jambe, d'un bras ou d'un œil.—R. Oui, je pense que cela pourrait se faire d'une manière un peu plus simple. C'est-à-dire que vous pourriez avoir les cinq degrés, et vous pourriez placer toutes les incapacités désirées dans le premier degré, et les autres seraient placées dans le deuxième, le troisième, le quatrième ou le cinquième. Sans doute, la perte des deux mains ou des deux jambes ou la perte de la vue serait dans le premier degré et la perte d'une main ou d'un œil serait dans un autre degré.

Q. Vous grouperiez les incapacités?—R. Je grouperais les incapacités.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Vous les spécifieriez et vous les grouperiez?—R. Oui.

Par M. Macdonald:

Q. Avez-vous eu l'occasion de parler à M. Frank Darling?—R. Oui, nous avons eu un entretien ensemble. Il est porté à croire, et je suis tout à fait de son opinion que le soldat complètement invalidé devrait recevoir un taux de pension passablement élevé. C'est le résumé de sa recommandation, mais je n'ai pas été entièrement de son avis dans tout ce qu'il a dit.

Q. Il recommande que le montant par semaine devrait être de $12.50.

Par M. Nesbitt:

Q. Et il a fortement recommandé que le célibataire retire la même somme, mais vous n'êtes pas de son avis?—R. Non, je ne suis pas de son avis à ce sujet.

Par M. Macdonald:

Q. Je pense qu'il ne présente là qu'un côté de la question, et c'est le côté de l'homme. La question est de savoir si vous considérez que le sacrifice de la femme dont le mari est complètement invalide ne mérite pas quelque égard. Il dit $12.50 par semaine; jusqu'où allez-vous en ce qui concerne la somme à donner?—R. Je pense que c'est une somme plutôt élevée. Mais si un soldat est complètement invalide et infirme, je pense qu'il devrait la recevoir.

Par le Président suppléant:

Q. Voulez-vous dire marié à l'époque de l'enrôlement, ou à l'époque où il gagne sa pension?

L'honorable M. OLIVER: Marié à l'époque de son enrôlement.

Le témoin se retire.

Le lieutenant-colonel W. S. CONGER est appelé et interrogé.

Par le Président suppléant:

Q. Quelles sont vos fonctions en ce qui a trait aux pensions?—R. Je suis l'officier qui paie les pensions canadiennes.

Q. Vous vous occupez du côté pratique de la question?—R. Oui, et par là je me mets directement en contact avec les pensionnaires eux-mêmes par correspondance.

Q. Et avec le bureau de santé?—R. Non, ce qui concerne le côté sanitaire est soumis au Bureau des pensions.

Q. Voulez-vous nous dire ce que vous pensez devoir nous aider?—R. J'ai pensé qu'il serait intéresant de savoir ce que cela coûte jusqu'à présent pour chaque personne dépendante du soldat, c'est-à-dire, soit le soldat, sa femme ou son enfant. Jusqu'au 21 de ce mois, cela coûte $183.13 par année par personne dépendant du soldat. C'est un chiffre un peu plus élevé que celui de l'année prochaine vu qu'on le calcule sur la base de la première année, où nous avons un nombre supplémentaire de veuves ou de mères veuves qui reçoivent la gratification de deux mois lorsque la pension commence. De sorte que ce montant s'élève à une somme un peu plus élevée qu'il s'élèverait autrement.

Par M. Nesbitt:

Q. C'est-à-dire en prenant le même nombre?—R. Oui. Je pourrais dire que nous avons eu un pourcentage plus élevé de veuves que d'hommes. Nous avons eu des veuves dès le commencement, et nous n'avons eu des soldats invalidés que dernièrement. Le pourcentage des veuves dans ces chiffres est plus élevé qu'il le serait à la fin de la guerre.

Par le Président intérimaire:

Q. Est-ce que les réclamations à la suite de décès arrivent bien rapidement?—R. Beaucoup plus rapidement que pour les soldats invalides.

Par M. Macdonald:

Q. Pouvez-vous nous dire combien de réclamations pour décès ont été payées?—R. A des mères veuves, 56; à des mères, 21; à des pères, 1; à des sœurs, 2; à des frères invalides, 1. Et puis à cause des enfants du premier lit, autres personnes dépendantes, enfants orphelins, 39; veuves, 524.

Q. Combien cela fait-il en tout?—R. Je n'ai pas fait la somme, entre 630 et 640 réclamations pour décès.

Q. C'est là le nombre total de ceux qui retirent des pensions?—R. Nous avons réellement étudié des décrets du conseil, c'est-à-dire des pensions accordées à cause d'un soldat qui est soit blessé soit tué. Nous avons réglé jusqu'au 21 mars 1,631 cas. Nous avons en main 250 cas qui seront réglés avant la fin du mois. Et le total de nos déboursés pour ceux-ci par année, la première année, est un peu plus élevé qu'il le sera les autres années, et s'élève à $466,974, alors que nous avons réellement dépensé jusqu'au 21 de mai, y compris celles payées par le haut commissaire du Canada jusqu'au 29 du mois dernier $317,080.86. C'est-à-dire, que nous n'avons pas dépensé plus de $400,000 à même les deux millions votés l'an dernier.

Par le Président intérimaire:

Q. Vous avez déclaré qu'il y avait deux sœurs comprises dans la liste des personnes dépendantes de soldats et un frère invalide, probablement lorsque le soldat est mort.

Sur quoi vous êtes-vous basé pour effectuer le paiement dans ces cas?—R. L'arrêté en conseil a accordé une pension dans un cas à la sœur d'un officier célibataire. Ellle dépendait seulement de cet officier. Comme question de fait, c'était un homme d'Ottawa, un médecin. On lui a accordé une pension.

Q. Dans tout projet de pensions, jusqu'où pensez-vous qu'on doive considérer les collatéraux qui dépendent du militaire?—R. Je pense qu'il devrait n'y avoir qu'un très petit nombre de cas. Dans un cas de ce genre, lorsqu'une sœur montre qu'elle n'a pas de revenu particulier, et qu'elle prouve absolument que son frère était son seul soutien, on devrait l'étudier. Mais je ne crois pas qu'on devrait lui accorder une pension dans le cas où elle a un revenu suffisant pour assurer sa subsistance. Plus nous nous éloignons d'autant plus facile de nous écarter et de tout embrasser. C'est là un point dans le des veuves et des enfants, et des mères veuves, plus nous nous écartons, et il nous est paiement de ces pensions, je pense que nous devrions nous limiter aux cas les plus méritants seulement. Sans doute, les deux cas dont j'ai parlé — celui de la sœur et celui du frère invalide étaient deux cas très méritants, et nous n'avons eu jusqu'ici que trois de ces cas.

Q. Ne pensez-vous pas qu'on devrait accorder des pensions par principe plutôt que par discrétion?—R. Oui, on le devrait.

Q. Que pensez-vous que devrait être le principe?—R. Je n'aimerais pas à exprimer une opinion à ce sujet. Cela n'entre réellement pas dans mes attributions. C'est vraiment une question du ressort du Bureau des pensions et des réclamations.

M. GREEN: Est-ce que la mesure de la vraie dépendance ne serait pas le principe?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Cela devient déjà une question importante. Je l'ai entendu soulever de diverses manières.

M. MACDONALD: La grand'mère d'un homme, par exemple, pourrait réellement dépendre de lui, et en toute probabilité elle dépendrait de lui.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Et il y a le cas de la sœur veuve.

M. MACDONALD: Je pense que la vraie épreuve devrait être la dépendance. Elle devrait être sur le principe seulement. Si on établit une pension elle devrait l'être seulement à cause de la dépendance et non pas par faveur.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Elle devrait l'être par principe, et non pas une affaire discrétionnaire.

M. NESBITT: Elle devrait être vraiment discrétionnaire en ce qui concerne ceux qui dépendaient du soldat.

Q. Les pensions qui ont été accordées jusqu'ici ont été satisfaisantes. Je n'ai pas entendu dire qu'une veuve se soit plainte que sa pension ait été insuffisante. Une mère veuve m'a écrit qu'elle croyait que les pensions devraient comprendre tous les parents, que tous ceux qui leur sont alliés devraient en recevoir, mais on n'a pas entendu de plainte à propos de l'insuffisance du montant. Quelques soldats ont écrit que la pension n'est pas assez forte, et je pense que la plainte était causée dans bien des cas par le fait que nous n'avons pas un nombre suffisant de degrés. Le cas d'un homme pourrait être compris dans un certain degré, et il serait beaucoup mieux qu'un autre qui serait compris dans le degré suivant. J'ai reçu plusieurs lettres de veuves mères me remerciant de leurs pensions qu'elles ont trouvées très acceptables.

Par M. Macdonald:

Q. Combien accordez-vous à la veuve?—R. La veuve d'un soldat obtient $22 par mois et $5 pour chaque enfant, pour les garçons jusqu'à quinze ans et pour les filles jusqu'à dix-sept ans, et une prime d'une gratification de deux mois. En ce qui concerne les degrés de pension pour la perte d'un membre ou la perte d'un œil, j'ai une bonne opinion du système américain d'accorder tant pour chaque perte séparée, et puis lorsqu'un homme gagne assez ou ce que nous considérons être assez pour bien vivre, tout ce qu'il reçoit est tant par mois pour la perte d'un membre, ou selon la blessure subie. Mais lorsqu'un homme est blessé de telle manière que cela l'empêche de tra-

vailler avec autant d'efficacité qu'auparavant, alors il faudrait compenser la différence entre son revenu jointe au montant de sa pension pour la perte de sa jambe et le montant qu'il devrait avoir pour lui procurer une somme normale. Par exemple, si on estime qu'un bon salaire est $52 par mois, et si un homme reçoit $15 par mois pour la perte de sa jambe et s'il gagnait $25 par mois suivant le prix de la main-d'œuvre il devrait recevoir alors une pension du troisième degré de $11 par mois et cela amènera sa pension au chiffre type. Je pense que l'homme qui gagnait $8,000 ou $10,000 avant d'entrer dans l'armée, s'il perd une jambe, donne quelque chose au service de l'Etat, mais bien qu'il n'ait probablement pas besoin de la pension, il y a droit, et il croit qu'il l'a gagnée.

Par M. Nesbitt:

Q. Supposons que nous considérions le cas d'un homme qui reçoit $16 par mois pour la perte d'une jambe et bien qu'il pourrait gagner $25 par mois de plus, il refuse de rien gagner, est-ce que vous ne rempliriez pas la différence entre les $16 et les $52? —R. Pas si c'était absolument un vaurien et qu'il refusât de rien gagner. Le bureau de santé dans la localité où il demeure serait capable d'établir s'il a essayé de se tirer d'affaire lui-même dans une certaine mesure, et sinon, je pense que l'homme qui a absolument refusé de travailler ne devrait plus être considéré.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Il pourrait dire que les conditions de la main-d'œuvre étaient telles qu'il n'a pu se trouver un emploi, c'est quelquefois une considération?—R. C'est une considération s'il n'a pas pu se trouver un emploi.

Q. Et les conditions étaient telles il y a deux ans qu'un homme ne pouvait se trouver un emploi?—R. Non, peut-être qu'il ne le pouvait pas.

Par M. Nesbitt:

Q. Dans un cas de ce genre, est-ce que vous laisseriez un certain montant à la sagesse de la cour de révision, du Bureau des pensions?—R. Certainement, dans un cas de ce genre.

Par M. Macdonald:

Q. Je ne laisserais pas la question de décider si un homme peut ou ne peut pas travailler à la décision du bureau de santé local. Les médecins locaux ignorent quelquefois complètement si un homme est capable de trouver du travail?—R. Ces bureaux de santé locaux que nous avons nommés maintenant—en 1885 on permettait aux pensionnaires de transmettre des certificats de médecins de deux praticiens locaux déclarant qu'ils souffraient encore de l'invalidité qui leur avait obtenu leur pension. On en recevait chaque année. Il y a eu des abus, parce qu'aucun médecin local ne voulait abandonner le pensionnaire; mais depuis l'établissement de nos bureaux de santé, nous avons découvert dans quelques cas qu'il n'existait pas d'invalidité depuis quelques années. En vertu de l'autre système, les médecins locaux ne faisaient que remplir la formule et la transmettaient. Tel n'est pas le cas avec le système actuel des bureaux de santé.

Par M. Macdonald:

Q. Sont-ils sous la juridiction de la Milice?—R. Oui. Cela fait une différence.

Par M. Nesbitt:

Q. Il est à espérer que ces bureaux de santé sont plus sages que ceux qui ont examiné les recrues. On rejette de côté bien des recrues après les avoir acceptées?—R. Les bureaux de santé examinent ces cas. Ils obtiennent un rapport médical chaque année que l'examen a lieu. On le leur fournit, et il donne l'état de l'homme au dernier examen médical, et ils ont le rapport de chacun.

Q. Vous leur donnez un blanc de formule?—R. Le Bureau des pensions fournit la formule et l'histoire du cas. Je pense qu'avec les cas d'invalidité totale qui semblent se présenter, que nous devrions avoir des asiles pour les soldats et les marins où on placerait un homme complètement invalide et incapable de prendre soin de lui-même, et on lui accorderait une petite pension pour acheter quelques douceurs. On pourrait se servir dans la suite de ces asiles pour les pensionnaires qui ont gagné leur vie jusqu'à un certain âge jusqu'à ce qu'ils soient trop vieux, et on pourrait les garder et leur accorder une petite pension.

Par M. Nesbitt:

C'est une bonne idée.

M. MACDONALD: Oui. L'homme réellement invalidé pourra être laissé sans famille ou amis, et il ne saurait où aller sans une clause de ce genre.

L'hon. M. OLIVER: Est-ce que ce ne serait pas une bonne idée de demander au témoin de faire rapport sur ce sujet?

Par le Président intérimaire:

Q. Voulez-vous soumettre un mémoire en ce qui concerne votre opinion à ce sujet?—R. Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Ayant jeté un coup d'œil sur ces déclarations citées par le témoin, je pense que ce serait une bonne chose que de les consigner au dossier. (Voir l'annexe au témoignage, pièce n° 3.)

Par le Président intérimaire:

Q. Au sujet de ces annulations, une veuve n'étant pas une femme légale, le Bureau des pensions juge-t-il que si un homme n'est pas marié bien qu'il vive avec une femme, cette dernière n'a pas droit à une pension, bien qu'il ait pu demeurer avec elle comme si elle avait été sa femme?—R. Ces cas sont particulièrement ceux où des hommes sont venus s'établir dans ce pays et se sont mariés ici, et avaient en même temps une femme en Angleterre.

Q. A qui accordez-vous la pension?—R. On a payé la pension à la première femme.

Par M. Nesbitt:

Q. C'est-à-dire à la femme légale.—R. A la femme légale. L'annulation de ces pensions dont vous parlez se rapporte à des pensions qu'on avait accordées, le fait ayant été établi plus tard que la femme ne méritait pas la pension.

Par le Président intérimaire:

Q. Si un homme vit avec une femme comme si elle était sa femme, et qu'elle ne soit pas sa femme suivant la loi, est-ce qu'elle reçoit une pension?—R. Oui.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

PENSIONS CANADIENNES.—Guerre européenne.—Payées aux ayants droit des soldats défunts.

			Enfants.	Total des pensionnaires.
Mères-veuves		56		
Mères		21		
Père		1		
Sœurs		2		
Frère		1		
Autres ayants droits (beaux-fils, belles-filles, etc.)		5	3	
Enfants orphelins		20	11	
Veuves		524		
Enfants			848	
Total		630	862	1,492
Annulations—				
Mère veuve (décès)	1			
Veuves (décès)	1			
" (recevant pension impériale)	1			
" (n'étant pas épouses de soldats morts)	2			
" (n'étant pas épouses légales)	1			
" (indignes)	2			
" (mari pas mort)	1			
" (remariées)	10			
		19		
Enfants			20	39
Total		611	842	1,453

ETAT concernant les pensionnaires jusqu'au 22 mars 1916.

Total des pensionnaires ayant reçu de l'argent	1,677
Noms biffés	46
	1,631
Réclamations à payer	260
Total	1,891
Mai	$ 4,562 22
Juin	7,483 67
Juillet	17,618 80
Août	13,483 65
Septembre	29,541 45
Octobre	37,422 68
Novembre	27,444 55
Décembre	26,124 33
Janvier	28,773 28
Février	44,021 71
Au 22 mars	32,288 48
	$ 268,764 82
Payé par le Haut-Commissaire	48,316 04
	$ 317,080 86

Etat financier du fonctionnaire chargé de payer les pensions canadiennes, indiquant le montant des pensions à payer pour un an, en tout, jusqu'au 31 mars 1916.

RÉCAPITULATION.

Veuves, mères-veuves et autres ayants droit	$ 296,859 00
Officiers, sous-officiers et soldats	170,115 00
Grand total	$ 466,974 00
Montant annuel moyen de chaque pension accordée par déc. du cons.	$ 278 46
Montant annuel moyen pour chaque ayant droit	183 13

CHAMBRE DES COMMUNES.
SALLE DU COMITÉ N° 110.
JEUDI, le 30 mars 1915.

Le comité s'est réuni à 10.30 heures de l'avant-midi, sous la présidence du président, l'honorable M. Hazen.

M. MACDONALD: Le sénateur Boyer, qui est le beau-père du colonel Mignault, officier commandant l'hôpital stationnaire n° 4 en France, a remis au Comité, pour son information, un rapport préparé par cet officier sur le système de ré-éducation des blessés faisant connaître les méthodes que l'on emploie relativement à cette question. Avec ce rapport volumineux se trouvent un certain nombre de photographies montrant des méthodes modernes grâce auxquelles des personnes qui ont perdu un bras ou d'autres membres sont traitées de façon à pouvoir vaquer à diverses occupations. Je veux tout simplement soumettre ce rapport à l'examen du comité.

Le Président lut une lettre remise par le premier ministre et venant de M. George A. Kingston, membre du Bureau des compensations aux travailleurs de l'Ontario, offrant de fournir des statistiques concernant ce bureau pour l'information du comité.

On a prié M. Nickle d'inviter M. Kingston à se présenter devant le comité.

Le Président lut une lettre du lieutenant-colonel W. S. Conger, disant:—

(6) OTTAWA, 29 mars 1916.

Au Président,
Comité des Pensions,
Chambre des communes.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les remarques suivantes conformément à la demande de votre Comité.

Je suis d'avis et je crois que nous devrions avoir des refuges pour les soldats et les marins, des refuges où le soldat complètement invalide pourrait trouver un foyer, car il est très probable qu'un grand nombre de ces hommes n'auront pas de foyer où se retirer.

Je pense que ces refuges devraient être sous le contrôle des ministères de la Milice et de la Marine.

Je pense aussi que lorsque l'on choisira l'emplacement d'un refuge on devra voir à ce que ce refuge soit entouré d'une certaine étendue de terrain.

Ces refuges pourraient être habités par des pensionnaires qui ont atteint un certain âge et sont incapables de gagner quoi que ce soit en plus de leur pension. Nos pensionnaires ne se trouveront pas alors dans l'obligation d'avoir recours, dans une certaine mesure, à la charité publique dans leur vieillesse.

Je suggérerais que l'on continue de payer leur pension à tous les soldats et les marins qui se retireront dans les refuges mais qu'une partie de cette pension (disons $3 ou $4 par mois) soit donnée au pensionnaire et que la balance aille au refuge, et que cet argent soit employé pour aider à maintenir l'institution. Un certain nombre de ces pensionnaires seraient en état de faire une certaine somme de travail, et voilà pourquoi je suggère que le refuge soit entouré d'une étendue de terrain où l'on puisse récolter des produits potagers.

En Angleterre et aux Etats-Unis, on a des refuges pour les soldats et les marins, et si votre comité désire des renseignements détaillés, ces renseignements peuvent être obtenus des commissaires de l'hôpital de Chelsea.

Lorsque j'ai suggéré l'établissement d'un refuge en présence de votre comité, jeudi matin, je n'avais pas étudié les conditions de leur administration, etc., mais

seulement pour vous donner mon avis sur ce que l'on pourrait faire pour les pensionnaires complètement invalides.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. S. CONGER, lieutenant-colonel,
Officier, payeur des pensions canadiennes.

M. MACDONALD: En ce qui concerne la question des refuges des soldats, plus on réfléchit à ce sujet, plus on se rapproche du point où il s'agit des soldats complètement invalides, on en vient à la conclusion qu'il y aura un grand nombre d'hommes n'ayant aucun lien de famille qui seront ainsi assurés de trouver un refuge. Je pense qu'il nous faut envisager le problème des refuges pour les soldats et les marins. On m'a demandé de faire partie d'une délégation se rendant auprès du ministre du Service naval, l'autre jour, dans le but de lui demander d'accorder une subvention au refuge pour les soldats et les marins en Angleterre. C'est un projet très digne d'encouragement, mais il me semble qu'un grand nombre de personnes en ce pays se lancent dans des projets sans savoir quelle en sera la fin.

Le PRÉSIDENT: J'ai vu les membres de cette délégation et ils ne furent réellement pas capables de me donner un renseignement quelconque ni de me dire ce que l'on obtiendrait de ce projet. J'ai demandé ce que l'on ferait pour les Canadiens dans cet hôpital, et il semble que l'on n'a encore arrêté aucun plan à ce sujet, à ce qu'ils en savaient. Ils semblent s'être lancés dans cette affaire sans l'avoir considérée. Ils voulaient recueillir une somme d'environ $30,000.

M. MACDONALD: J'ai refusé de les accompagner. Si le Canada doit fournir de l'argent, nous voulons cet argent pour des refuges de soldats et de marins pour nous-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de doute que cette question devra être étudiée, mais, quant à savoir si c'est actuellement, je ne le sais. Mais il nous faudra envisager cette question dans l'avenir. Je ne suis pas bien certain que cela entre dans le cadre de nos fonctions actuelles.

M. MACDONALD: Si nous savions qu'il doit y avoir des refuges pour les soldats et les marins au Canada, en étudiant le projet définitif des pensions, plus particulièrement les pensions des soldats complètement invalides, nous y mettrions une clause en vertu de laquelle les célibataires, lorsqu'ils auront atteint un certain âge, seraient soignés. Cela résoudrait une foule de problèmes. Pour cette raison, je pense qu'il serait désirable, du moins ce serait là mon opinion, avant que de noumbreuses personnes riches donnent leur argent pour un refuge en Angleterre, qu'on leur rappelât que la charité commence chez soi.

Le PRÉSIDENT: Ce refuge, à ce que j'ai compris, n'était pas destiné à recevoir les marins mais les navigateurs marchands, parce que je comprends que la marine entretient des refuges pour ses propres marins. Mais en Grande-Bretagne l'on n'a aucun système de fonds pour les navigateurs malades comme nous en avons ici. Une taxe est imposée à chaque port pour recueillir ce fonds qui est administré par mon ministère. En Angleterre l'on a recours à des souscriptions volontaires.

M. NICKLE: La Commission n'est-elle pas en train de considérer cette question?

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois qu'elle la considère.

M. NICKLE: Au cas où ces institutions seraient établies, l'on pourrait modifier les pensions en conséquence.

M. MACDONALD: A un homme complètement invalide et qui n'a pas de famille l'on donne une allocation lui permettant d'avoir quelqu'un pour prendre soin de lui. Cela pourrait être entièrement aboli si nous avions des refuges pour les soldats.

M. NESBITT: Je crois que nous en viendrons à la suggestion écrite par quelqu'un au président, c'est-à-dire que les pensions seront payées quand même.

M. MACDONALD: Je ne discute pas les détails. Ce comité n'a rien à faire avec ce point, comme l'a dit le ministre. J'ai fait allusion à cette question à la suite de la lecture de la lettre du colonel Conger, et par suite du fait que cette question a été portée à ma connaissance l'autre jour. Je crois qu'il est bon de rappeler à ces personnes riches que ce serait bien plus désirable de dépenser leur énergie et leur argent pour établir un refuge au Canada pour nos hommes invalides.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que l'on rencontre des difficultés dans ce pays à recueillir de fortes souscriptions pour l'établissement de refuges de ce genre, si l'on jugeait à propos de ce faire.

M. NESBITT: Je ne pense pas que vous devriez demander au peuple de souscrire. C'est une question qui concerne le gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Je ne fais qu'une suggestion. Il y aura des personnes dans les différentes parties du pays qui désireront peut-être travailler à cette œuvre sur une initiative privée. Si elles le font, il ne faudra pas les en décourager.

M. MACDONALD: Vous pourriez obtenir immédiatement le montant nécessaire. L'on pourrait recueillir beaucoup plus qu'une souscription de $30,000 si l'on faisait une campagne en faveur d'une institution canadienne. La seule importance qu'a pour nous cette question, en tant que membres d'un comité, c'est que, s'il doit y avoir des refuges pour les soldats, cela résoudra quelques-uns de nos problèmes concernant la pension des soldats complètement invalides

Le PRÉSIDENT: Cela résoudrait la question du paiement d'un compagnon.

M. MACDONELL: Avant de nous occuper de la question des pensions, il nous faut d'abord décider si nous aurons ce refuge ou si nous ne l'aurons pas. Si nous devons avoir des refuges, cela éliminera de la pension les frais de l'entretien des hommes et des soins à leur donner.

Le PRÉSIDENT: Supposons le cas où nous disions que nous devrions accorder quelque chose pour un compagnon; dans le cas où le pensionnaire deviendrait un habitué du refuge établi pour les soldats ou les marins invalides, cette allocation ne devrait pas être payée. Il faudra bien du temps pour régler tous ces détails, peut-être une année ou deux.

M. NICKLE: Ne pouvons-nous pas régler plus facilement cette question en l'envisageant au point de vue d'un problème financier, et laisser à la Commission des Hôpitaux Militaires le soin de régler ces détails plus tard? Nous pouvons donner l'assistance, et, si cette Commission établit des refuges pour les soldats, elle pourra s'entendre avec les pensionnaires sur le montant à payer.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il nous serait préférable de savoir ce que la Commission fera. M. Scammell pourrait peut-être nous le dire.

M. NESBISTT M. Dobell peut vous dire tout ce qui en est.

M. MACDONALD: Je suis d'avis que nous devrions trouver une occasion de faire savoir au peuple canadien, avant qu'on se hâte de souscrire au fonds que l'on projette de souscrire pour l'Angleterre, que probablement un refuge pour les soldats et les marins deviendra nécessaire au Canada et qu'ils doivent considérer si leurs souscriptions ne devraient pas être réservées pour les refuges canadiens.

M. MACDONELL: Comme nous n'avons pas de marine et comme nous avons un fonds pour les marins, nous n'avons pas à prendre soin d'autres marins. Si nous établissons un fonds en Angleterre, nous établissons tout simplement un refug pour les soldats anglais. C'est un but digne d'éloge.

Le PRÉSIDENT: Voici une lettre du colonel Belton, exprimant son idée relativement aux différents degrés. (La lettre est lue et discutée par le comité.)

"MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,
OTTAWA, le 29 mars 1916.

A l'honorable J. D. HAZEN,
Président du comité des pensions,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Degrés des pensions.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur de vous soumettre le projet suivant en remplacement des alinéas de l'article 641, règlements concernant la solde et l'allocation, milice canadienne:—

(*a*) Le premier degré s'appliquera à ceux qui sont devenus complètement incapables de gagner leur vie par suite de blessures ou de dommages reçus, ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou de l'entraînement, ou dans l'accomplissement d'autres devoirs militaires.

(*b*) Le second degré s'appliquera à ceux qui sont devenus, à un degré très important, incapables de gagner leur vie par suite de dommages reçus, ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou de l'entraînement, ou dans l'accomplissement d'autres devoirs militaires.

(*c*) Le troisième degré s'appliquera à ceux qui sont devenus, à un degré important, incapables de gagner leur vie, par suite de dommages reçus ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou de l'entraînement, ou dans l'accomplissement d'autres devoirs militaires.

(*d*) Le quatrième degré s'appliquera à ceux qui sont devenus, à un degré important mais limité, incapables de gagner leur vie, par suite de dommages reçus ou de maladies contractées en service actif, au cours des exercices ou de l'entraînement, ou dans l'accomplissement d'autres devoirs militaires.

(*e*) Le cinquième degré s'appliquera à ceux qui sont devenus, à un faible degré, incapables de gagner leur vie par suite de dommages reçus ou de maladies contractées, en service actif, au cours des exercices ou de l'entraînement, ou dans l'accomplissement d'autres devoirs militaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. W. BELTON, *lieutenant-colonel,*
Membre du Bureau des Pensions et des réclamations."

Le PRÉSIDENT: Le premier degré (*a*) réunit *a* et *b* de l'échelle actuelle. Il fait disparaître la distinction entre les dommages reçus en présence de l'ennemi et ceux reçus au cours des exercices ou de l'entraînement, ou dans l'accomplissement d'autres devoirs militaires.

M. NESBITT: A quoi servent les mots "en service actif, au cours des exercices ou de l'entraînement, ou dans l'accomplissement d'autres devoirs militaires", les mots "service actif" ne seraient-ils pas suffisants?

Le PRÉSIDENT: Je suppose que c'est pour établir une distinction entre les messagers, les préposés à l'ascenseur et les autres fonctionnaires du ministère de la Milice qui ne s'occupent seulement que de ce que l'on pourrait appeler en termes ordinaires un emploi civil, et ceux qui sont dans le service actif.

M. NESBITT: L'homme qui s'enrôle et s'en va au camp n'est-il pas aussi bien en service actif que l'homme qui fait actuellement du service en face de l'ennemi? Les mots "service actif" ne devraient-ils pas suffire?

L'honorable M. OLIVER: Je suis d'avis que nous ne devons nous occuper que des hommes en service actif à l'étranger durant cette guerre dans la préparation des échelles de pensions. Nous ne voulons pas dresser l'échelle pour l'administration lorsque la guerre sera terminée.

M. MACDONALD: Les hommes dont nous voulons nous occuper sont ceux que l'on désigne sous le nom de troupes expéditionnaires canadiennes à l'étranger, et nous voulons nous en occuper depuis le moment où ils s'enrôlent jusqu'au jour où ils reviennent, quelle que soit leur occupation.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas préférable, après avoir entendu les suggestions contenues dans la lettre du colonel Belton, de faire venir soit le colonel Belton soit un autre fonctionnaire du ministère pour discuter les différentes questions qui se présentent en étudiant le projet de diviser l'échelle en cinq degrés. Il me semble que dans chaque cas de ce genre il vous faudra vous fier quelque peu au jugement et au bon sens des hommes qui sont nommés pour administrer ces règlements.

L'honorable M. OLIVER: Ne pensez-vous pas que la définition de chacun de ces degrés devrait contenir un exemple de la nature du dommage auquel a trait chaque degré, et qu'il devrait être entendu que chaque exemple devrait être considéré comme une règle déterminant ce qui constitue l'invalidité comprise par chaque degré? C'est-à-dire que, dans le cas d'invalidité complète, par exemple, les dommages constituant l'invalidité complète serait déterminés d'une manière générale. Sans doute, cela ne comprendrait pas tous les cas qui se présenteraient dans cette classification, mais ce sera un guide concernant l'interprétation qu'il en faudra faire.

Le PRÉSIDENT: C'est là un des points qu'il faudra résoudre, mais, comme je dis, dans chaque cas de ce genre, il vous faut vous fier dans une certaine mesure au jugement de ceux qui mettent en pratique ces règlements.

L'honorable M. OLIVER: Mais il vous faut leur marquer une certaine ligne de conduite, pas absolue peut-être, mais une certaine ligne de conduite afin qu'il n'y ait pas de dispute, mais que l'on comprenne bien quelle est l'intention. Si vous vous fiez à l'homme qui s'en occupe, cela nous enlève nos droits et ouvre une porte à une interprétation des règlements, laquelle peut-être complètement contraire à l'intention que nous avions en dressant cette échelle.

M. MACDONALD: Nous avons à considérer si nous suivrons le système américain, et cela renferme la question de degrés.

TÉMOIGNAGES.

M. W. M. DOBELL est appelé et interrogé.

Par le Président:

Q. Vous êtes membre du comité qui s'occupe des refuges pour les convalescents canadiens?—R. Oui.

M. NESBITT: Faites connaître à M. Dobell que nous voulons savoir où en est rendu la Commission des hôpitaux dans son travail.

Par le Président:

Q. Nous désirions avoir une idée de ce que fait la Commission des hôpitaux, et si elle a en vue l'établissement de refuges pour les soldats qui reviennent blessés de la guerre; je ne veux pas parler de refuges pour les convalescents, mais bien de refuges permanents?—R. Personne n'a suggéré jusqu'ici l'inauguration de refuge permanent quelconque pour les soldats complètement invalides. D'un autre côté je constate par expérience que le pourcentage des soldats complètement invalides est excessivement petit, lorsque nous consultons les chiffres réels.

Par M. Macdonald:

Q. Vous avez vu le livre expliquant le système du Dr Amar et indiquant la manière dont sont traités par le gouvernement français les soldats que l'on appelle ainsi complètement invalides?—R. Oui, je l'ai vu. Des hommes qui sont envoyés au Dr Amar et que l'on suppose être complètement invalides et incapables de faire quoi

que ce soit, il en rend 80 pour 100 partiellement capables de subsister par eux-mêmes. de sorte que le pourcentage de ceux que l'on doit traiter comme étant complètement invalides est très petit. Maintenant, nous craignons le danger que, si nous établissions une maison où l'on garderait des hommes à ne faire absolument rien, il y a toujours un grand nombre de soldats qui font semblant d'être malades et des paresseux qui veulent ne rien faire lorsqu'ils constatent qu'ils peuvent agir ainsi. La seule mesure que l'on ait prise en France—et lorsque je dis qu'il y a plus de 50,000 hommes dans ce pays mutilés et blessés au point d'être invalides, cela signifie qu'il y en a beaucoup—la seule mesure que l'on ait prise là-bas est l'Hôtel des Invalides, à Paris, qui existe depuis un grand nombre d'années, et on n'a pas été dans l'obligation d'augmenter le nombre de refuge. Quel que petit que soit le nombre des soldats qui n'ont pas de foyers et qui sont complètement invalides, on les envoie à l'Hôtel des Invalides.

Par M. Nickle:

Q. Que voulez-vous dire par l'expression "complètement invalides"? Prenez par exemple le cas d'un homme qui est télégraphiste et qui a perdu l'usage des deux jambes. Le considéreriez-vous comme étant complètement invalide?—R. Non, parce qu'il pourrait encore faire un certain salaire.

Q. Ici, on nous dit que l'on a employé l'expression "complètement invalide" pour désigner un homme incapable de gagner sa vie à l'aide du travail manuel. Lui prêtez-vous ce sens?—R. On peut trouver ici un certain malentendu, je crois. Un homme qui a perdu l'usage de ses deux jambes serait considéré comme étant complètement invalide et il recevrait la pension de ceux qui sont "complètement invalides". Mais, après le traitement, il ne sera plus invalide. Cela veut dire que cet homme n'aura pas besoin d'aller se réfugier dans une maison et d'y rester pour le restant de ses jours.

Q. Il peut encore vaquer à ses occupations?—R. Il peut encore vaquer à ses occupations. Je ne sais pas si vous désirez que je continue mes déclarations ou si vous préférez que je vous donne des renseignements en répondant à des questions.

Le PRÉSIDENT: Nous préférerions que vous continuiez vos déclarations.

M. DOBELL: La grande difficulté que l'on a rencontrée en France—c'est-à-dire qu'ont rencontré M. Herriot, maire de Lyon, qui a été le premier a établir cet entraînement, et le docteur Bourillon, de l'Institut National, à Saint-Maurice, près de Paris—la grande difficulté qu'on a d'abord rencontrée a été de trouver des hommes pour accepter la formation professionnelle. L'on n'était pas certain du fait que la pension des soldats serait ou ne serait pas réduite en proportion de la capacité qu'aurait le soldat de gagner sa vie, et, par conséquent, ces hommes ne voulaient rien faire avant que la pension maximum ne leur fût définitivement votée.

Par M. Macdonald:

Q. La pension pour la vie?—R. Oui, pour la vie. Maintenant, le gouvernement a déclaré officiellement que lorsque l'on aurait accordé la pension à un homme, cette pension ne serait pas modifiée, quel que soit le salaire qu'il gagne dans la suite. Les pensions sont accordées en raison du pourcentage d'invalidité physique relativement à leurs propres cercles du travail. C'est-à-dire que le corps humain est traité comme une machine.

Q. C'est la base du système français?—R. Oui. La base du système anglais est différente. En Angleterre, lorsqu'un homme revient après avoir perdu une jambe ou portant une blessure qui le rend invalide, on lui accorde une pension temporaire. Le gouvernement fait cette pension d'au moins dix schellings et demi par semaine et donne une allocation de quatorze schellings et demi pour la subsistance. Ensuite, après un délai de six mois, cet homme comparaît de nouveau devant une commission, et si on constate qu'il est capable dé gagner un salaire de 25 schellings par semaine, sa pension lui est retirée. C'est-à-dire que s'il gagne un salaire de dix schellings par semaine, sa pension est de quinze schellings; le but étant de garantir à cet homme, dans chaque cas, un revenu minimum de 25 schellings par semaine.

Q. Son salaire est déduit du montant maximum?—R. Oui, jusqu'à un montant de dix schellings et demi par semaine. Mais le Tommy ordinaire considère ces 25 schellings par semaine comme devant lui être payés entièrement par sa pension. Il ne le divise pas dans son esprit comme le gouvernement le fait, et la conséquence, est que la grande majorité s'asseoient et disent: "Je ne gagnerai rien tant que mes 25 schellings par semaine ne m'auront pas été accordés" et le résultat est qu'un grand nombre de ces hommes sont tellement démoralisés par la paresse que cela nuit beaucoup, à la fin du délai, à leur capacité de gagner quoi que ce soit.

Par M. Nickle:

Q. Vous préférez le système français?—R. Je le préfère et c'est aussi le système belge. La même chose s'est présentée à la Commission d'Ontario en ce qui concerne le soin de trouver de l'emploi pour les soldats blessés. Un grand nombre d'entre eux ont pensé qu'ils perdraient leur pension s'ils travaillaient, et, par conséquent, n'ont voulu accepter aucune position.

Le Président: Cela récompense la paresse.

M. Dobell: Exactement. C'est récompenser la paresse. J'en ai moi-même rencontré un cas dans l'usine de l'Association pour venir en aide aux Soldats et aux Marins. C'est une institution qui se soutient entièrement par elle-même et on n'y emploie pas seulement les soldats et les marins, mais aussi leurs femmes et leurs familles. De cette façon, on y fait beaucoup de travail. J'y ai vu un homme qui travaillait dans la chambre des paniers. On lui avait amputé la jambe à la cuisse et on lui avait accordé 25 schellings par semaine. Quelques jours seulement avant que je le visse, on l'avait averti que sa pension avait été diminuée de dix schellings et demi par semaine parce qu'il était entré dans cette association, qu'il avait appris un métier et qu'il gagnait un bon salaire. Trente schellings par semaine représentent un bon salaire en Angleterre. Cet homme me dit: "Vous voyez, monsieur, si je m'étais reposé comme quelques-uns de mes compagnons, si je n'avais rien fait et si j'avais bu de la bière j'aurais eu mes 25 schellings, mais maintenant on va me retrancher dix schellings et demi."

Par le Président:

Q. La France et la Belgique estiment que lorsqu'un homme a servi son pays et a été blessé il doit recevoir une pension. C'est quelque chose qui lui est dû par l'Etat?—R. Exactement.

Q. Pour les services qu'il a rendus?—R. Exactement.

Q. Et peu importe ce qu'il puisse gagner dans la suite, il a droit à cette pension pour le reste de ses jours?—R. C'est bien cela.

Q. Et s'il est assez énergique pour se mettre au travail et gagner plus d'argent, ces recettes ne lui sont pas retranchées?—R. Non. Aux examens du Jour de Noël au Refuge de Lyon, 38 hommes se présentèrent pour subir l'examen sur la tenue des livres la sténographie et autre travail du bureau. Tous ces hommes réussirent et tous obtinrent de bonne position avant leur départ; et le surintendant me dit que la plupart gagnaient plus qu'ils n'avaient jamais gagné dans leur vie, mais qu'ils recevaient quand même leur pension.

Par le Président:

Q. Les pensions sont-elles aussi fortes en France qu'elles le sont en Angleterre?—R. Non, elles ne le sont pas. J'ai une copie de l'échelle des pensions françaises, mais elle est au bureau de la Commission des Hôpitaux Militaires.

Par M. Macdonell:

Q. Il serait très désirable de posséder ce renseignement?—R. Je crois que M. McLennan est à la faire traduire. J'ai apporté beaucoup de documents en français que l'on est en train de traduire.

Par le Président:

Q. Vous rappelez-vous ce qu'est la pension française pour un simple soldat complètement invalide?—R. Un soldat complètement invalide peut recevoir 965 francs par année, je crois.

Q. Cela fait environ $180 par année?—R. Environ $190 par année.

Par M. Nickle:

Q. Quelle comparaison établit-on entre cette pension et ce qu'un homme peut gagner par année comme salaire d'un travail inexpérimenté en France?—R. Elle est moindre.

Q. Beaucoup moindre?—R. Je crois que j'ai des chiffres concernant ce point. Je crois qu'elle n'en est que le quart, que le tiers ou le quart de ce qu'un homme gagnerait ordinairement.

Par M. Macdonald:

Q. M. Dobell, vous avez dit que le pourcentage des soldats complètement invalides étaient très bas et vous avez attribué cela au développement du système Amar. Cela est dû, sans doute, aux circonstances particulières qui ont entouré le développement de ce système en France. Pensez-vous que ce système pourrait être adopté au Canada de façon à obtenir à peu près les mêmes résultats?—R. Les Belges font exactement la même chose. Ils ont établi un hôpital en se basant sur ce système Amar. Un de ces docteurs belges est allé étudier chez le docteur Amar durant environ quatre mois.

Par le Président:

Q. Votre commision s'est-elle occupée de quelque manière de l'établissement d'un système de ce genre au Canada?—R. Oui, et on a recommandé, M. Hazen, qu'un centre soit établi, de préférence à Toronto, pour la fabrication et l'ajustage des membres artificiels. Actuellement, l'on envoie les membres artificiels partout dans le pays où se trouve un soldat. J'étais de passage à Edmonton, l'autre jour, M. Oliver, et j'ai rencontré un homme qui avait un bras artificiel qui le faisait souffrir. Il avait été fait à Toronto. J'ai moi-même un bras artificiel et je sais combien il est nécessaire que l'ajustage soit exact. On dit que ces hommes refuseront de s'éloigner de leurs foyers pendant deux, trois, quatre, et peut-être six mois dans certains cas, mais lorsqu'il vous faut souffrir toute la vie à cause d'un membre artificiel, il est préférable de faire ajuster exactement ce membre artificiel, du premier coup, et trois ou quatre mois passés loin du foyer ne prêtent pas à conséquence. Je recommande que ces membres artificiels devraient être ajustés à un point central quelconque au Canada, de préférence, je crois, à Toronto, où l'on peut donner les meilleurs traitements en fait de chirurgie et d'orthopédie, et où, pendant qu'ils attendent leurs membres, les hommes peuvent recevoir les renseignements nécessaires sans perdre de temps.

Q. Une formation professionnelle particulière?—R. Oui.

Par M. Macdonell:

Q. En France, le soldat complètement invalide recevrait ainsi $192 de notre argent. On ne fait aucune déduction de ce montant dans un cas de guérison partielle?—R. Aucune.

Q. Fait-on quelque déduction lorsqu'il s'en va dans un refuge ou une maison pour les soldats?—R. Pour y acquérir une formation professionnelle, voulez-vous dire?

Q. Oui.—R. En France il y a environ cinquante de ces établissements de formation professionnelle. Tous reçoivent une certaine subvention de l'Etat, mais ils sont dus à l'initiative des districts ou des villes dans les différents centres de la France, grâce à une certaine assistance particulière, et alors l'Etat s'en mêle pratiquement et fait ce qu'il doit faire.

Q. Demande-t-on au soldat un certain montant pour son entretien?—R. J'allais justement le dire, à Lyon, l'Etat leur accorde trois francs et 50 centimes par jour par soldat. On donne à l'homme un franc 25 centimes par jour. On en a soin de toute manière, on lui apprend son métier, et pendant qu'il est dans cette maison sa femme reçoit sa pension, et il reçoit lui-même 1 franc 25 centimes qu'il peut envoyer à sa femme ou garder pour lui, selon son désir. Mais, des 3 francs 50 centimes que l'Etat leur accorde, ils doivent donner 1 franc 25 centimes au soldat; et l'entretien leur coûte environ 5 francs par jour. La balance est payée par la cité et par des souscriptions privées.

Q. On n'exige rien du soldat?—R. Rien du tout.

Q. De sorte qu'étant dans la catégorie de ceux qui sont complètement invalides, en France, un soldat recevrait une pension permanente se montant à environ $190 par année, c'est-à-dire qu'aucune déduction n'est faite de ce montant soit dans un cas de guérison partielle, soit pour son entretien dans ces maisons ou dans ces établissements de formation professionnelle?—R. Des refuges pour les soldats?

Q. Je voulais dire les écoles?—R. Il n'y a pas d'autre refuge pour les soldats que l'Hôtel des Invalides.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Qui paie les membres artificiels?—R. L'Etat, et il se charge de les maintenir en bon ordre.

M. Macdonell: On ne fait aucune déduction?

Par le Président:

Q. N'y a-t-il pas des refuges pour les hommes qui sont incapables de se soigner eux-mêmes?—R. C'est ce que j'ai essayé d'expliquer, monsieur. Le pourcentage de ces cas est tellement petit que l'on n'a pas jugé nécessaire d'augmenter le confort à l'Hôtel des Invalides qui existe depuis de nombreuses années; et les hommes qui sont complètement invalides ou bien se retirent dans leurs propres foyers et sont soignés par leurs parents à l'aide de leur pension, ou bien se retirent à l'Hôtel des Invalides.

Par le Président:

Q. Leur accorde-t-on quelque chose pour payer les frais d'un compagnon à l'Hôtel des Invalides?—R. Non, on ne leur accorde rien.

Par M. Macdonell:

Q. Ne pensez-vous pas qu'il y a une différence entre les conditions climatériques de la France et celles du Canada? On n'a pas là-bas les rigoureux hivers que nous avons ici. Dans le sud de la France, par exemple, les conditions de vie seraient bien différentes?—R. Oui, et le coût de la vie est bien moins élevé.

Q. Le problème de l'hiver rend la situation bien plus sérieuse au Canada, bien plus qu'elle l'est dans la mère-patrie ou aux Etats-Unis?—R. Il y a un point à remarquer, c'est qu'en France il n'y a pas encore d'uniformité. Tous ces établissements sont administrés plus ou moins chacun suivant sa propre ligne de conduite. J'ai donné une description du système à Lyon. Il y a d'autres refuges. Il y a un refuge à Paris où l'on a des patients qui y vivent et d'autres qui n'y vivent pas. Lorsqu'un homme vit en dehors du refuge, il vit chez lui, il va à la classe le matin, il reçoit son dîner en cet endroit; et il est payé quatre francs par jour. Maintenant, lorsqu'il vit dans la maison, administrée de la même manière, on l'y trouve toujours, et il ne reçoit rien si ce n'est sa proportion des recettes de l'ouvrage qu'il fait. Je devrais dire que dans tous ces établissements les soldats sont payés en proportion de ce que l'on reçoit pour le travail qu'ils font.

Par M. Macdonell:

Q. En plus de sa pension?—R. Oui. Le gouvernement belge a établi une école d'entraînement à Vernon, entre Rouen et Paris. Cette école n'a été inaugurée qu'au mois d'août dernier, et, au mois de janvier, cette école avait déjà remboursé au gouvernement belge le capital initial au complet s'élevant à 750,000 francs. On a remboursé ce montant au gouvernement belge à même les revenus réalisés par le travail qui y a été fait.

Q. On se base sur le principe de la coopération?—R. Sans doute; ils ont fait beaucoup de travail pour le War Office; ils ont fait des objets dont le pays a besoin. Mais, en même temps, ils ont fabriqué ces articles à un prix bien moins élevé que celui que le pays les payait sur le marché libre. Les munitions que l'on payait trente francs la pièce aux Etats-Unis, c'est-à-dire qu'on payait ce montant aux manufacturiers américains pour avoir ces marchandises livrées au Hâvre, à Bordeaux ou en quelque endroit qu'on les recevait, on a pu les livrer au ministère de la guerre, en Belgique, à dix francs la pièce, et même on a réalisé 28 pour 100 de profit en les vendant ce prix. Ils fabriquent tous les outils dont ils se servent, et tous les outils dont le ministère de la guerre belge a besoin. On y apprend aussi 43 différents métiers, c'est un établissement très remarquable, mais, sans doute, il y a des circonstances qui existent là-bas et qui n'existent pas ici. La principale est que toute la population de Belgique est mobilisée. Par conséquent, lorsque l'on a besoin d'un professeur ou d'un instructeur pour un métier quelconque, l'on consulte tout simplement le guide commercial de Belgique l'on examine la liste de ce métier, l'on choisit l'homme que l'on désire, l'on découvre dans quel régiment il a été envoyé, et l'on envoie tout simplement un mot à l'officier commandant disant de l'envoyer en cet endroit. L'homme doit répondre à l'appel, et aucun officier commandant ne peut s'opposer à l'appel de cet homme. Sa solde est de 43 centimes par jour, c'est-à-dire quatre deniers et demi, c'est sa solde, et j'ai vu, en cet endroit, un homme qui enseignait le moulage sur plâtre et qui possédait le plus important atelier de moulage à Bruxelles avant la guerre; je suppose que l'on pourrait lui donner le nom d'artiste de la plus haute classe, et, pourtant, cet homme était occupé à enseigner à ces hommes pour quatre deniers et demi par jour.

Par M. Nickle:

Q. En supposant qu'un homme serait complètement invalide et sans soins, seriez vous disposé à lui accorder une allocation additionnelle pour un compagnon?—R. Voulez-vous parler d'un homme qui serait absolument incapable de travailler, de faire quoi que ce soit?

Q. Oh! oui?—R. Bien, dans ce cas, s'il y a un nombre suffisant d'hommes dans cette catégorie pour justifier la chose, il devrait y avoir des refuges de ce genre.

Q. Mais, en supposant qu'il n'y aurait pas un nombre suffisant d'hommes dans ce cas pour justifier l'établissement de refuges, et en supposant qu'un homme soit complètement invalide, qu'il ne peut s'occuper du confort à donner à sa personne, devrait-il recevoir une allocation additionnelle pour un compagnon?—R. Certainement.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Quelle idée avez-vous du montant de cette allocation? Comment détermineriez-vous cette allocation?—R. Bien, M. Oliver, je ne puis dire que j'ai de quelque manière pensé à cela ou fait des calculs concernant cette question. Mais, lorsqu'il s'agit d'un homme qui est complètement invalide, il vous faut, ou bien établir un refuge particulier, ou bien lui donner une allocation qui lui permettre de vivre.

M. Nesbitt: Suffisante pour lui permettre de s'assurer les soins d'un compagnon?—R. Oui.

M. Nickle: Il y aura un grand nombre d'hommes complètement invalides, c'est-à-dire incapables de gagner leur vie, mais il y a une autre catégorie d'hommes qui sont complètement invalides et qui sont incapables même de prendre soin d'eux-mêmes.

M. Nesbitt: Je commencerais par ceux qui sont "complètement invalides et sans assistance," et, ensuite, je continuerais à dresser les degrés de l'échelle.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Prenez le cas d'un homme qui a perdu l'usage des deux mains, ou qui est complètement aveugle?—R. L'aveugle ira probablement à l'asile des aveugles.

L'honorable M. Lemieux: Il n'est pas nécessairement complètement invalide; il y a des aveugles qui prennent soin d'eux-mêmes.

M. Macdonald: Afin de pouvoir en arriver là, il lui faudra de l'entraînement.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Donneriez-vous à cet homme une pension et une allocation supplémentaire qui lui permettra de recevoir les secours dont il a besoin?—R. Un aveugle qui a été entraîné est parfaitement capable de veiller à son propre confort.

Par M. Nickle:

Q. Le professeur Malloy est aveugle et il enseigne actuellement au Queen's College?—R. Les aveugles sont très bien soignés à l'Institut pour les Aveugles à Paris et aussi chez le docteur Pearson, à Dustan, mais, heureusement, le pourcentage des hommes complètement aveugles est très petit. Le nombre total d'aveugles dans l'armée anglaise, jusqu'au mois de février, était de 140 ou 143, quelque chose comme cela.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. On m'a laissé entendre que le pourcentage d'aveugles dans cette guerre est très considérable?—R. Non, le nombre des hommes complètement aveugles n'est pas considérable, un grand nombre ont perdu l'usage d'un œil, ou ont souffert de quelque dommage à la vue.

Q. Je suis sous l'impression que le gaz a fait beaucoup de dommage aux yeux et que beaucoup de soldats en sont devenus aveugles. Accorderiez-vous ou n'accorderiez-vous pas à un homme complètement invalide une allocation pour un compagnon?—R. Non, je ne crois pas qu'il doive en avoir un.

Q. Accorderiez-vous un compagnon à un homme qui a perdu l'usage des deux mains?—R. Bien, je crois qu'un homme qui a perdu l'usage des deux mains devrait recevoir le maximum.

Q. C'est votre opinion, il devrait recevoir le montant maximum?—R. Oui.

Q. Devrait-il recevoir une allocation quelconque pour un compagnon au cas où il ne serait pas dans un refuge?—R. Cela dépend entièrement de la base sur laquelle vous établirez votre maximum. Si vous prenez pour base la complète incapacité de faire quoi que ce soit pour lui-même, il devrait recevoir le montant maximum.

Q. La base de l'invalidité devrait être l'incapacité de gagner sa vie, c'est-à-dire le fait qu'un homme ne peut rien gagner?—R. C'est l'invalidité physique.

Q. Oui. Outre cela, nous vous demandons si vous seriez d'avis qu'il serait juste d'accorder une allocation pour un compagnon à un homme qui serait incapable d'avoir soin de lui-même?—R. Oui, je serais de cet avis.

Q. Lorsqu'un homme entrerait dans un refuge lui accorderiez-vous une allocation pour se faire soigner, en plus de sa pension?—R. Non.

Par M. Macdonald:

Q. Il semble y avoir une ligne de démarcation dans le système dont nous nous sommes servis ici dans le passé, système par lequel nous avons établi certains degrés en vertu desquels chaque homme dont le nom se trouve sur la liste des pensions se trouve appartenir à un de ces degrés ou une de ces catégories. La coutume suivie a été d'accorder une pension à un homme suivant le grade qu'il détient, dans les limites de ce degré?—R. Oui.

Q. En ce qui concerne cette question, pour ma part, j'ai été frappé par le système américain qui accorde un montant déterminé à un homme qui a perdu l'usage d'une jambe ou qui a souffert de quelque autre dommage qui le rend, pour la vie, invalide dans une certaine mesure.—R. Oui.

Q. En envisageant la question simplement au point de vue de l'à-propos d'adopter un système déterminé qui comprendrait tous les cas, pensez-vous que nous devions établir comme règle que la pension doit être accordée suivant chaque degré, ou que, lorsqu'un homme souffre d'une invalidité particulière, telle que celles dont j'ai parlé, et requiert des soins particuliers, on doive lui accorder une allocation particulière pour cela?—R. Je pense que le bureau des pensions, ou quel que soit celui qui administrera les pensions, devrait jouir d'une certaine liberté dans l'administration de cette question.

Q. Vous pensez?—R. Oui, je le pense; je ne pense pas que nous puissions définir exactement par une ligne de démarcation absolue chacun de ces degrés.

Q. En vertu du système actuel nous avons le premier degré pour un homme qui est complètement incapable de gagner sa vie par suite de blessures reçues en présence de l'ennemi, et l'on a établi une distinction entre l'homme complètement incapable qui est blessé en présence de l'ennemi, et l'homme qui a reçu ses blessures alors qu'il était en service actif, au cours des exercices ou de l'entraînement. L'on établit une distinction entre ces deux catégories?—R. Oui, je sais.

Q. Il y a ensuite deux autres classes. Le troisième degré s'applique à l'homme qui est devenu incapable à un important degré, tandis que le quatrième degré s'applique à l'homme qui est devenu incapable à un faible degré?—R. Oui.

Q. Et ensuite les règlements décrètent que lorsque les blessures sont sérieuses au point de nécessiter les services constants d'un compagnon, l'on accorde une allocation de compensation dans ce cas, et l'on établit cependant une distinction entre un célibataire et un homme marié.—R. Sans doute, lorsqu'un homme marié reçoit une allocation pour sa femme, il n'a pas besoin d'un compagnon.

Q. Mais avant d'en venir au point particulier, je voulais connaître votre opinion, d'après ce que vous savez de la question, sur le point suivant: serait-il prudent pour nous, au Canada, de maintenir cette allocation accordée à ceux qui sont blessés dans l'un ou l'autre des différents degrés à un moment déterminé, outre cette allocation de compensation? Serait-ce pour nous une chose qu'il conviendrait de faire?—R. Vous voulez dire le paiement d'un certain montant pour la perte d'une jambe ou d'une main?

Q. C'est le système américain. D'après notre système, l'homme complètement incapable reçoit un certain montant lorsqu'il a été blessé en présence de l'ennemi, et il reçoit plus que l'homme qui devient complètement incapable à la suite d'une blessure reçue alors qu'il faisait des exercices ou de l'entraînement. Vous ne voulez pas établir cette distinction?—R. Je pense qu'un homme doit recevoir sa pension en proportion de l'invalidité physique qu'il a subie.

Q. Peu importe le lieu où il l'ait reçue?—R. Peu importe le lieu où il l'ait reçue.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Sans tenir compte du tort que cela a causé à la position qu'il occupait pour gagner sa vie avant la guerre?—R. Non.

Par M. Macdonald:

Q. Répartiriez-vous les pensionnaires dans ces différents degrés, ou les paieriez-vous d'après les blessures particulières reçues? C'est un point qu'il nous faut considérer. Me suivez-vous?—R. Je ne comprends pas beaucoup votre raisonnement.

Q. Je vais essayer de vous rendre cela clair. Il semble y avoir deux systèmes différents. Il y a celui que nous avons suivi jusqu'ici au Canada et celui que nous sommes en train d'étudier?—R. Oui.

Q. Afin de décider si nous devons placer chaque pensionnaire dans l'un ou l'autre des différents degrés, comme on les nomme?—R. Oui.

Q. En d'autres termes, en différentes classes, le montant que l'homme reçoit variant selon sa capacité. Seriez-vous en faveur de la continuation de ce système ou adopteriez-vous le système américain qui ne classifie pas les hommes généralement de cette manière mais dit que lorsqu'un homme perd l'usage d'une main, d'un bras, de la vue ou de la jambe, on devrait lui donner un certain montant pour chaque blessure particulière?—R. Oui, c'est mon opinion.

Q. Vous dites que c'est votre avis?—R. Oui. L'homme blessé devrait recevoir un certain montant pour la perte d'un œil et un certain montant pour la perte des deux yeux; tant pour la perte d'une main et tant pour la perte des deux mains.

Q. Alors, d'après ce que vous dites, l'homme devrait recevoir une pension basée sur la blessure qu'il a reçue?—R. Oui.

Q. La question ne serait pas une question de classification générale?—R. Non.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Adopteriez-vous à peu près la même échelle au Canada que celle adoptée aux Etats-Unis en vous basant sur ce principe?—R. Je n'ai pas étudié l'échelle des pensions américaines, M. Lemieux.

Le PRÉSIDENT: L'échelle américaine est adoptée sur cette base. L'échelle de l'invalidité complète est très haute.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Pensez-vous que l'allocation que le gouvernement français fait aux soldats est généreuse?—R. Je pense qu'en général là-bas l'on estime que le gouvernement traite les soldats justement. On ne le croyait pas d'abord. D'abord, on a refusé de fournir les membres artificiels.

Par M. Macdonell:

Q. Cela devrait être fait dans chaque cas, n'est-ce pas?—R. Certainement, pas seulement pour fournir les membres mais aussi pour les renouveler au besoin.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. En Angleterre, fournit-on les membres artificiels?—R. On les fournit. Il y a un magasin central en Angleterre, à Wolver-Hampton. On a signé des contrats en faveur d'un certain nombre de firmes, surtout des firmes américaines, pour la fabrication et l'ajustage de ces membres. En France, pour se procurer le rendement nécessaire de toutes les fabriques de membres artificiels du pays, on a adopté un autre plan, et on s'en est tenu au principe de fournir les membres artificiels les plus simples que l'on pourrait trouver. J'ai expliqué tout cela dans un rapport que j'ai fait lors de mon retour.

Par M. Macdonell:

Q. Peut-on se procurer votre rapport?—R. Pas encore, on est à l'imprimer.

M. NICKLE: Que vous divisiez les hommes en catégorie et que vous leur donniez tel montant, ou que vous ne le fassiez pas, le bureau qui sera chargé de ce travail fera ses propres lois et règlements.

M. DOBELL: Le point que je veux faire remarquer, est le suivant: je pense que le corps devrait être traité comme une machine et que l'on devrait payer le dommage fait à cette machine.

Par M. Nickle:

Q. Mais que le Comité adopte des lois pour effectuer les paiements, ou que vous laissiez au Bureau des Pensions le soin de choisir le système, le résultat sera à peu près le même?—R. Oui.

Q. C'est une question de méthode, non de résultats?—R. Exactement.

Par M. Macdonell:

Q. Que dites-vous en réponse au projet de faire savoir à l'homme qui a été blessé qu'il aura droit à une pension d'un montant déterminé? Ne pensez-vous pas que ce serait un système malheureux que d'adopter un système de pensions en vertu duquel John Smith recevrait un certain montant d'argent et William Jones un montant moins élevé? Si cela était, il y aurait toujours des plaintes au sujet de préférence indue, tandis que si nous adoptions un système quelconque en vertu duquel les hommes devenus complètement incapables, ou incapables à un degré important, sans tenir compte de la cause de cette incapacité, ils seraient tous sur un même pied d'égalité, il n'y aurait pas de plaintes de ce genre. C'est là un des points qu'il nous faut considérer. —R. Certainement, mais ce système ne fonctionnerait-il pas?

Q. Mais, vous voyez que dans ce cas vous laissez cette question à la discrétion du Bureau des Pensions, et, tandis que je suppose que chacun des membres de ce Bureau jugera par lui-même, l'argument que vous avez apporté au sujet de la situation faite au soldat en France s'applique ici. L'homme sait qu'il recevra son argent et lorsqu'il améliore sa situation, cela ne fera que représenter autant de plus en sa faveur?—R. Oui.

Q. C'est un argument en faveur de la certitude d'une allocation au Canada aussi? —R. Certainement.

M. Nickle: La méthode ne modifie pas l'allocation, n'est-ce pas?

M. Macdonald: Non, mais il nous faut déterminer l'allocation.

M. Nickle: Le Bureau des Pensions ne pourrait-il pas faire cela à l'aide de ces groupements?

Le Président: Le système des degrés nous donne un peu plus de liberté.

M. Macdonald: C'est le point important.

Le Président: Il s'agit de savoir s'il est à propos d'adopter ce système ou de ne pas l'adopter.

Par le Président:

Q. D'après le système américain un homme reçoit un montant déterminé s'il perd l'usage d'une main. Ne pourrait-on pas établir une différence dans la manière dont cet homme a reçu cette blessure, soit que le bras ait été coupé près du coude ou plus bas? Cela pourrait avoir quelqu'effet sur la question d'incapacité de cet homme et sur le paiement qu'il recevrait, n'est-ce pas?—R. Sans doute, d'après l'échelle française, l'on paie un certain montant aux personnes dont le bras a été coupé ici (indiquant) et un certain montant aux personnes dont le bras a été enlevé plus haut que cela.

Q. Le fait qu'un bras a été enlevé en haut du coude peut prêter à conséquence. Maintenant, n'y a-t-il pas une distinction à faire dans la manière dont cette blessure a été causée? Il peut se faire que la blessure soit déchiquetée et qu'il soit plus difficile d'y attacher un membre artificiel?—R. Il faudrait alors faire une nouvelle opération afin de faire un moignon bien uni.

Par M. Macdonald:

Q. D'après le système américain, l'échelle des paiements commence au coude-pied et va jusqu'à l'épaule?—R. D'après le système français, elle commence à la jointure du doigt.

Par M. Scott:

Q. Le système français semble être basé en grande partie sur le système américain? R. On serait porté à le croire. Vous voyez qu'il n'y aurait pas une bien grande différence si mon bras avait été coupé ici (indiquant) ou deux pouces plus haut que le coude. J'aurais encore la jointure de mon coude.

Par M. Nickle:

Q. C'est là le point déterminant, n'est-ce pas, à savoir si vous avez la jointure?—R. J'ai vu un homme se servant d'une brouette à l'aide d'un bras droit qui pendait

tout simplement de son épaule. Il pouvait accrocher et voiturer sa brouette. C'est là toute la différence, que vous ayez la jointure de votre coude ou que vous ne l'ayez pas. C'est absolument la même chose pour la jambe. Lorsque le pied a été enlevé en bas du genou, j'ose dire que dans 75 cas sur 100 la chose ne pourrait être réalisée en tant qu'il s'agit de l'incommodité actuelle.

Q. Vous pouvez vous en tirer lorsque vous avez le joint du genou?—R. Certainement. Un homme peut faire n'importe quoi; il peut patiner et danser et faire toutes sortes de choses.

Par M. Macdonald:

Q. En vertu de ce système Amar?—R. Sans doute, l'on n'envoie au docteur Amar que les plus mauvais cas.

Par M. Nesbitt:

Q. Où?—R. Au docteur Amar, à Paris.

M. Macdonald: Voici comment la chose fonctionne aux Etats-Unis. Il n'y a apparemment aucun degré. On commence par "perte des deux mains, perte des deux pieds, perte de l'usage des deux yeux, perte de l'usage d'un œil, l'usage de l'autre ayant été perdu avant l'enrôlement; perte d'une main et d'un pied, perte d'un bras au coude et au-dessus du coude, ou d'une jambe au genou ou au-dessus du genou." On établit tout cela dans chaque département.

M. Nickle: Comment traite-t-on les maladies organiques, telles que les dommages causés aux poumons?

(Ici le témoin a produit un rapport officiel ayant trait aux pensions des soldats en France.)

Par M. Macdonald:

Q. J'aimerais à connaître votre opinion sur ce sujet en vue de la discussion. A ce que je comprends, le système français accorde des pensions proportionnées aux blessures, en commençant par les mains et par les pieds. Le système américain fait la même chose. Je suis sous l'impression que vous êtes plutôt sympathique à l'idée française?—R. Je le suis.

Q. L'avantage de ce système, c'est que le paiement est déterminé et l'homme sait quand il le recevra. Le système en vigueur jusqu'ici au Canada est un système en vertu duquel chaque soldat est placé dans une classe, non suivant ses blessures, mais suivant son incapacité. Et la question que nous avons à étudier—la question qui me concerne moi-même plus particulièrement—est de savoir si je dois favoriser l'adoption du système américain et français accordant des allocations déterminées suivant le dommage personnel, ou si toute la question devrait se résumer dans une question de degrés qui seront déterminés de quelque manière dans la suite, sans tenir compte du fait que l'homme soit blessé ou non?—R. Je serais en faveur des méthodes françaises et américaines.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous seriez en faveur du système américain accordant tant pour un bras et ainsi de suite?—R. Oui, monsieur.

M. Nickle: Mais, vous maintiendriez les degrés.

M. Scott: Cela ferait disparaître les degrés.

Par M. Macdonald:

Q. Par exemple, lorsqu'un homme perd une main, cela peut affecter tout son système. Un autre homme ne souffrirait que de la perte d'une main. Que faites-vous dans des cas de ce genre?—R. Cela cause une certaine complication.

Q. Il n'y a pas deux cas semblables. Il y aura bien des complications de ce genre dans les différents degrés.

M. NESBITT: N'accordera-t-on pas au soldat son allocation régulière de la milice jusqu'à ce qu'il soit guéri de cette maladie?

M. MACDONELL: C'est une autre question: à savoir si les degrés doivent disparaître, à ce que je comprends.

M. MACDONALD: Il s'agit de savoir si la base ne doit pas être une allocation basée sur les circonstances. Un homme se fait enlever une main: il sait qu'il recevra un certain montant dans ce cas. On ne considère pas du tout la question de sa capacité ou de son incapacité. Il établit sa preuve: le Bureau des Réclamations dit: Vous avez perdu une main, et vous avez droit à tel montant.

M. MACDONELL: Il peut souffrir d'autres invalidités.

Le PRÉSIDENT: Je prierais le comité de m'excuser, car j'ai un autre rendez-vous.

M. NICKLE a pris le fauteuil comme président suppléant.

Par le Président suppléant:

Q. C'est le cas de l'homme qui a été blessé à la tête?—R. Je crois que l'on devrait considérer le cas d'un homme qui a perdu un membre, et qui a aussi souffert d'une autre manière.

M. MACDONELL: Il devrait y avoir une classe le concernant.

M. NESBITT: Je ne crois pas que vous puissiez définir cette question d'une manière bien définitive. Le Bureau des Pensions doit jouir d'une certaine latitude.

Par M. Macdonald:

Q. Que pensez-vous de l'idée de remettre cette affaire à la considération d'un haut comité composé de membres non-partisans?—R. Je suis tout à fait en faveur de cela. J'en ai parlé à sir George Perley il y a trois mois, à Londres. Je crois que c'est la seule manière de régler la chose.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Si vous avez un comité tel que——?—R. La Commission des Chemins de Fer.

Q. Un traitement fixe?—R. Oui.

Q. Ce comité serait-il organisé de façon à ce qu'on ne pourrait en appeler de cette commission?—R. Seulement dans le sens que les membres pourraient reconsidérer eux-mêmes leurs jugements, personne autre.

Q. Supposons que l'on nomme une commission composée de trois hommes ayant des pouvoirs judiciaires et une juridiction judiciaire tout comme la Commission des chemins de fer. Maintenant, supposons que l'un de ces trois hommes ne se conduise pas comme il faut, comment congédieriez-vous ces hommes.

M. NESBITT: Il faudrait les congédier pour cause.

Le TÉMOIN: Vous ne pouvez congédier un membre de cette commission que pour cause.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. L'important, c'est que les membres de cette commission ne peuvent être congédiés que suivant le désir du gouvernement?—R. Non, non, je ne voudrais pas cela du tout.

Q. D'un autre côté, si vous enlevez cette liberté de les congédier au gouvernement, vous êtes exposés à avoir une commission qui pourrait ne pas donner satisfaction.

Par M. Macdonald:

Q. Que pensez-vous de cette solution, M. Dobell: C'est que les chefs des deux partis politiques devraient s'entendre sur le choix des membres qui composeront cette commission, si cette commission doit être composée de non-partisans, et, ensuite, si cette commission doit exister, l'on pourrait nommer trois hommes de talent et leur nomination serait permanente?—R. Il me semble que notre pays est bien pauvre en

hommes, si nous ne pouvons trouver trois hommes capables de donner satisfaction; et, pour ma part, je pense que les deux partis devraient y avoir des représentants.

M. MACDONALD: Je pense qu'une entente entre les deux chefs des partis politiques ferait disparaître cette difficulté.

M. NESBITT: Le pouvoir de les rappeler appartiendrait-il au gouvernement ou au parlement?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Au Parlement, comme dans le cas de la Commission du Service Civil.

Le TÉMOIN: Et dans le cas de la Commission des chemins de fer aussi.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Les commissaires des chemins de fer sont nommés pour une période de dix ans. Nommeriez-vous des hommes de profession pour faire partie de cette commission projetée?—R. Je pense qu'il devrait y avoir un des membres qui serait avocat.

Par le Président suppléant:

Q. Et un médecin, aussi?—R. Pas nécessairement.

Par M. Macdonald:

Q. La commission aura ses fonctionnaires?—R. Certainement, il vous faut consulter tout le département médical. Je pense que nous avons besoin de plus de gros bon sens, s'il m'est permis de m'exprimer ainsi, que de formation professionnelle.

Q. Impartialité absolue et justice?—R. Je crois qu'il devrait y avoir un homme de profession.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. J'ai remarqué, en jetant un coup d'œil sur ce guide publié par le gouvernement français, qu'il comprend à peu près tous les cas qui se présentent durant la guerre. Dans votre rapport auquel vous avez fait allusion il y a un moment, analysez-vous ce guide?—R. Non, monsieur Lemieux, je ne l'ai pas fait, et surtout pour cette raison; c'est que la Commission des hôpitaux, telle que constituée, n'avait rien à faire avec les pensions. J'ai recueilli tous les renseignements que j'ai pu recueillir sur cette question. J'ai préparé mon rapport pour la Commission des hôpitaux, et nous n'avions rien à faire avec les pensions.

Par M. Macdonald:

Q. Votre rapport ne les concerne pas particulièrement?—R. Je fais allusion aux pensions dans le but de connaître les suggestions de la commission; et comme une des bases sur lesquelles les pensions doivent être déterminées, parce que j'ai constaté que c'était si important relativement à la question de ré-éducation des hommes. Mais, je n'ai pas cru, à titre de membre de la Commission des hôpitaux, que la base des pensions était de notre ressort.

M. MACDONALD: Vous ne vouliez pas vous écarter de vos pouvoirs?

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Je me permettrais de suggérer à ce comité de faire préparer un résumé de ce guide, parce qu'il donne une idée de ce que sont les pensions en France, et il semble être très complet?—R. Il est très complet.

Q. Et il a trait à toutes les parties du corps humain?—R. Vous pouvez vous en procurer d'autres exemplaires, c'est une publication du gouvernement.

Par M. Macdonald:

Q. Ne pensez-vous pas, M. Dobell, que nous ne puissions pas espérer avoir un aussi petit nombre de personnes de qui il faudra absolument prendre soin qu'en

France où l'on jouit du système Amar? Il y a un grand nombre des hommes qui se sont enrôlés, qui s'en sont allés sur le front et qui sont âgés de quarante ans; prenez le cas d'un homme qui en est rendu au retour de l'âge; ne sommes-nous pas exposés à avoir cet homme sur les bras, par suite de nos conditions climatériques, lesquelles sont bien plus sévères qu'elles le sont en France à cause de nos longs hivers; ne devrions-nous pas envisager l'avenir et veiller à l'établissement de refuges pour le soutien de ces hommes?—R. Je ne l'espère pas.

Q. Vous ne l'espérez pas?—R. Oui, je l'espère.

Q. Comment obvierons-nous à cet inconvénient, pensez-vous? D'abord, les médecins sont très rares parce qu'ils s'en sont allés sur le front, du moins ils sont très rares dans ma province et nous ne pouvons pas espérer établir ici le système Amar. On a jugé nécessaire de prendre des mesures spéciales afin de satisfaire aux besoins de médecins dans ma province. Maintenant, comme je le dis, nous ne pouvons songer à établir le système Amar au Canada, et si nous n'avons pas ce système, que ferons-nous des hommes qui nous reviennent et qui ne peuvent pas prendre soin d'eux-mêmes?—R. Je crois que le pourcentage des soldats invalides est très petit, et celui de ceux qui sont complètement invalides et incapables de prendre soin d'eux-mêmes l'est encore plus.

Q. Je suis forcé de dire que je ne suis pas de votre avis à ce sujet. Vous revenez de France qui est le centre de la chirurgie, où les conditions sont entièrement différentes et où on s'était préparé en vue de la guerre et en vue de l'état de choses qui en a été la conséquence. Nous n'avons rien prévu pour un cas comme cela, nous ne nous sommes pas du tout rendu compte de la nécessité du cas, et d'ailleurs le système Amar ne vise pas tant à instruire ces hommes qu'à leur fournir des membres?—R. Il les instruit en même temps.

Q. Je sais, mais nous n'avons rien, ici en Canada, qui fait pour ces hommes ce que le système Amar fait?—R. Ils ont une magnifique maison à Toronto; j'y suis allé l'autre jour.

Q. Où cela?—R. Dans cet asile pour les convalescents, ils ont quatre ou cinq salles des mieux aménagées.

Q. Servant à quelle fin?—R. A l'instruction de ces hommes.

Q. Je fais la distinction entre l'enseignement spécialisé. Prenez le cas d'un homme qui a perdu les jambes, et cela est un exemple de ce que je veux dire; le système Amar lui fournit ce qui lui manque, lui donne un outillage au moyen duquel il peut sortir de l'institution et, disons, faire de la dactylographie ou faire une foule d'autres choses, mais nous sommes encore loin d'en être là?—R. Nous en sommes plus rapprochés que la plupart des gens ne le croient; nous en sommes plus rapprochés qu'ils ne le sont en Angleterre.

Q. En Angleterre?—R. Oui. Je ne parle pas du tout de l'école technique, mais de l'école didactique de Toronto où se trouve l'hôpital des convalescents et où ils ont ce qu'il faut pour suppléer à l'incapacité des mutilés, comme on les appelle en France.

Q. Un endroit pour remplacer les membres défaillants par des appareils articulés et enseigner le travail spécialisé?—R. La prothèse des membres n'est pas encore centralisée. C'est ce que l'on devrait faire; nous devrions faire centraliser ce service, pour que, lorsqu'arrive à Québec un homme qui a perdu une jambe, on n'ait pas à se demander où le diriger. Il devrait y avoir un endroit central où l'on pourrait l'envoyer et où on s'occuperait de son cas immédiatement.

Q. C'est ce que vous recommandez dans votre rapport?—R. Oui.

Q. Vous recommandez quelque chose qui se rapproche du système Amar?—R. Oui.

Q. Et vous dites que vous espérez pouvoir faire quelque chose dans ce sens-là?—R. Pour mettre ces hommes en état de gagner leur vie dans une certaine mesure.

Q. Je suis très bien renseigné sur le projet concernant l'enseignement spécialisé, mais la lecture de cet ouvrage me fait l'impression que c'était surtout une institution médicale consacrée à l'ajustage des appareils articulés pour les blessés et en même temps à l'enseignement. Maintenant, c'est ce que vous comptez faire, dites-vous?—R. C'est ce que j'espère accomplir, si nous centralisons tout.

Q. Alors vous dites que vous avez confiance aux hôpitaux, que vous espérez pouvoir réussir l'enseignement spécialisé pour établir ici en Canada quelque chose de semblable au système Amar. Maintenant, que dites-vous que nous devrions faire relativement à la pension? Déterminer une pension sans s'occuper s'ils améliorent leur état ou non?—R. Oui.

Q. Vous ne feriez pas de réduction du tout lorsqu'un homme devient en état de gagner davantage?—R. Absolument pas de réduction. Mais pour ce qui est du soin à prendre de ceux qui sont frappés d'invalidité complète, M. Lemieux est là pour me corroborer, il y a dans la province de Québec, des institutions où l'on pourrait s'en charger. Supposons qu'à Québec nous ayons deux ou trois douzaines d'invalides incapables de se subvenir à eux-mêmes, il y a l'asile Sainte-Brigitte et notre Refuge protestant. On devrait prendre soin de ces invalides.

M. Nesbitt: Dans toute ville on peut trouver des douzaines de personnes pour prendre soin d'invalides et qui seraient contentes de s'en charger pour une somme nominale. Je connais un cas, celui d'un homme qui a été blessé au cours d'un accident de chemin de fer et qui, depuis cinq ans, est incapable de se remuer; or cet homme a toujours été confié aux soins d'une même famille à un prix très minime.

M. Macdonald: A quel prix?

M. Nesbitt: Trois ou quatre dollars par semaine?—R. Je crois que cette idée de fonder un refuge pour les soldats est une erreur, c'est en quelque sorte mettre l'oisiveté à prime.

Par le Président:

Q. Avez-vous quelques notions sur la manière dont devraient se répartir les pensions entre les officiers et les simples soldats?—R. L'idée de M. Darling était que la pension des officiers devrait pouvoir être légèrement diminuée et celle des simples soldats augmentée dans une faible proportion. Je ne saurais dire que j'ai étudié la question suffisamment à fond pour exprimer une opinion. Le point fondamental, il me semble, c'est de limiter la pension au degré d'invalidité, par une commission de pensions indépendante. Autre chose dont ce comité ne saisit peut-être pas la portée, c'est que le temps passé aux asiles pour convalescents est des plus dommageables pour ces hommes. La chose a été incontestablement prouvée en France et en Angleterre. A mon avis, le système devrait être celui des hôpitaux militaires; tant qu'un homme a besoin de soins médicaux, il devrait être soumis à une discipline absolue et sous le contrôle militaire. Dès qu'il aura terminé son traitement médical, il devrait se présenter à la commission des hôpitaux et s'il ne veut pas suivre l'enseignement que nous lui offrirons, nous n'y pouvons rien, nous ne pouvons le lui faire suivre de force. Mais s'il consent à suivre ce cours d'enseignement, il devrait y avoir quelque chose qui lui assurera le confort et subviendra aux besoins de sa femme et de sa famille pendant la durée de ce cours. S'il ne veut pas s'inscrire à ce cours, laissez-le de côté et alors il n'aura simplement que sa pension. L'obligation nous incombe de faire en sorte que cet homme puisse se subvenir à lui-même autant que possible, et, pendant cette période d'enseignement, il ne devrait pas avoir d'inquiétude à l'endroit de sa femme et de ses enfants.

Par M. Nesbitt:

Q. Dans l'intervalle, sa pension lui est continuée après son départ de l'asile des convalescents?—R. Certainement, on lui continue sa pension après sa sortie de l'asile pour les convalescents. Je préférerais donner à ces institutions, partout où elles se trouvent, le nom d'hôpitaux militaires au lieu d'asiles pour convalescents. Tout le temps qu'il y séjourne, le militaire est sous la dépendance du ministère de la Milice et il reçoit sa solde et son allocation. S'il veut suivre le cours d'enseignement spécialisé, dans le cas où il en aurait besoin, nous devrions avoir une échelle fixant une certaine allocation à sa femme et à ses enfants en sus de sa pension. Naturellement,

il ne faudrait pas laisser l'individu gaspiller sa pension pendant qu'il suit ce cours d'enseignement.

Q. Supposons que vous fournissez tout ce qu'il faut à cet homme et que vous le fassiez vivre pendant qu'il suit ce cours d'enseignement spécialisé, sa pension irait alors à sa famille?—R. Oui.

Q. Il ne devrait pas y avoir d'allocation supplémentaire?—R. Voici, monsieur Nesbitt, supposons qu'il reçoive une petite pension; supposons qu'il ne reçoit qu'une pension partielle, il dirait alors: " Je ne peux suivre ce cours. Aujourd'hui, sans enseignement spécialisé, je peux gagner $75 par mois. Or, si je suis ce cours spécialisé et que plus tard je gagne $75 par mois, je ne suis pas plus avancé, surtout si ma femme et mes enfants crèvent de faim dans l'intervalle.

M. NESBITT: Cela est vrai.

Par M. Nickle:

Q. Donneriez-vous une pension plus considérable à un homme marié frappé d'invalidité complète qu'à un homme non marié dans le même cas?—R. Pour invalidité complète?

Q. Oui.

L'honorable M. LEMIEUX: Les deux cas exigent les mêmes soins.

R. Dans le cas d'un homme marié, son épouse peut en prendre soin.

L'honorable M. OLIVER: Supposons que sa femme soit également une invalide.

M. NICKLE: M. Oliver a soulevé le point que le célibataire n'a personne pour prendre soin de lui, alors que l'homme marié a sa femme et sa famille, et dans le cas d'invalidité complète, la situation est encore plus embarrassante.

L'honorable M. LEMIEUX: Un homme marié a sa femme et ses enfants à entretenir.

L'honorable M. OLIVER: Son devoir est d'en prendre soin.

L'honorable M. LEMIEUX: Comme cela, le problème est d'une solution difficile.

Par M. Nickle:

Q. L'expression " invalidité complète ", employée dans nos règlements concernant les pensions, ne veut pas dire nécessairement incapacité physique. C'est la distinction que je fais?—R. Vous parlez d'un homme absolument incapable.

Q. Je veux dire l'invalidité complète au point de vue de la pension. Jusqu'où iriez vous dans l'octroi d'une pension aux dépendants de ceux qui sont tués? Comprendriez-vous sous l'expression " dépendants " la femme, la mère, la sœur, le frère ou le neveu, où en limiteriez-vous le sens?—R. Oui, il faudrait faire quelque restriction. C'est une chose qu'il nous faudrait mettre au clair. Je n'aimerais pas à dire jusqu'à quel degré de parenté l'expression doit s'étendre.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous n'avez pas étudié la chose?—R. Non, c'est une question à laquelle je ne me suis pas arrêté.

Par M. Nickle:

Q. Y a-t-il autre chose que vous aimeriez à dire?—R. Rien que je sache.

M. MACDONALD: Il m'est venu à l'idée, monsieur le président, que Sir Herbert Ames et d'autres messieurs du Fonds patriotique nous seraient peut-être d'une grande utilité.

M. NICKLE: J'ai parlé à Sir Herbert Ames l'autre jour et il m'a dit qu'il serait heureux de se mettre à la disposition du comité.

L'honorable M. LEMIEUX: On devrait aussi inviter mademoiselle Ellen Reid à paraitre devant le comité. Je suis certain, messieurs, qu'elle est fort bien renseignée sur les questions se rattachant à l'objet de nos discussions.

M. NESBITT: Il y a un monsieur du nom de Clarence Smith, qui s'est mêlé de près aux œuvres de charité à Montréal. Je crois que nous devrions le faire demander comme témoin.

M. MACDONALD: Je propose que l'on demande à Sir Herbert Ames d'assister à la prochaine assemblée, et qu'il amène avec lui la personne ou les personnes de son choix, susceptibles de nous fournir les renseignements qu'ils pourraient.

La motion est adoptée.

M. DOBELL: J'ai ici un exemplaire du "Guide-Barême des Invalidités". Je le mettrai à votre disposition si vous le voulez, à la condition qu'on le rende quand on n'en aura plus besoin.

L'honorable M. LEMIEUX: Je propose que le travail remis par M. Dobell soit traduit du français en anglais et que cette traduction soit confiée à M. Hughes, du personnel des Débats. Je crois que nous devrions avoir des exemplaires de ce travail en français et en anglais.

La motion est adoptée.

Le témoin est renvoyé.

Le colonel C. W. Bolton, rappelé et interrogé de nouveau.

Par le Président suppléant:

Q. Nous avons reçu le rapport que vous avez envoyé au président ce matin. M. Oliver aimerait avoir quelques exemples des divers types de cas que vous croyez devoir entrer dans les catégories que vous avez établies?—R. Monsieur le président, je crois que cela demanderait à être étudié. Je ne crois pas qu'il serait prudent de parler de cela sans réflexion. Lors de l'établissement des premières classes, nous avons fixé certaines règles générales comme, par exemple, qu'il y avait un faible degré; nous avons fixé cela à moins que 25 pour 100; alors vous voyez qu'il n'y avait pas de degré qui passait immédiatement du 25 pour 100 à l'invalidité complète. Notre classification couvrait tout depuis 25 pour 100 à 100 pour 100 ainsi qu'en bas de 25 pour 100. Cela laissait, comme je l'ai dit, un espace considérable et nous y avons inséré deux ou trois classes. Maintenant, parmi ces classes que nous avons étudiées au point de vue matériel, pourrais-je dire, se trouvaient tous ceux qui avaient perdu un membre. Cependant si vous voulez éclaircir un cas quelconque en particulier, je me ferai un plaisir de répondre à votre désir.

Par M. Macdonald:

Q. Vous établissez maintenant des règlements avec plusieurs sous-titres, et l'administration de ces règlements doit être confiée à une commission composée de personnes pouvant avoir des divergences d'opinions sur le même concours de circonstances, et devant servir à tous ceux qui font une demande en vertu de ses dispositions. Ce que la commission voulait, c'était de rendre la chose aussi simple que possible; d'imposer le moins de conditions qu'il se peut et de définir le tout autant que possible pour que la commission des pensions et ceux qui en bénéficient aient une notion bien claire de la classe dont ils feraient partie.—R. Cela pourrait facilement s'échelonner par cinquièmes, 20, 40, 60, 80 et 100.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Vous avez recommandé, ici, la répartition des blessures en cinq degrés. Vous dites: "Le premier degré est applicable à ceux qui sont devenus complètement incapables de gagner leur vie à la suite de blessures ou lésions reçues ou de maladies contractées en service actif, pendant l'exercice ou l'instruction, ou dans l'exercice d'autre service militaire."—R. Oui.

Q. Donnez-nous un exemple de blessures ou d'incapacité physique qui tomberait sous cette rubrique.

Par le Président suppléant:

Q. D'invalidité complète?—R. Jusqu'à présent nos cas d'invalidité complète sont, pour la majorité, des cas d'un état susceptible d'amélioration. Un homme souffre d'une maladie organique——

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Je ne demande pas cela. Je vous demande tout spécialement de me décrire quelque cas qui tomberait sous cette rubrique, à titre d'exemple. Vous avez déjà reconnu certains soldats comme frappés d'invalidité complète. Faites-nous la description des blessures?—R. Un homme qui s'est fait enlever l'os frontal; lorsqu'il se penche en avant, la cervelle s'abaisse vers la main.

Q. En avez-vous d'autre? Ce cas ne peut appartenir à une catégorie; c'est un cas spécial.—R. Il y a plusieurs cas de nervosité accompagnée de tremblement, d'amnésie, de perte du sommeil, insomnie, et d'autres affections de ce genre.

Q. Les aliénations mentales?—R. Oui.

Q. Cela est reconnu comme une invalidité complète?—R. C'est une invalidité complète parce que le conseil médical fait rapport que le patient ne peut rien faire du tout.

Par M. Nesbitt:

Q. Plus tard, vous feriez reviser le cas de ce patient?—R. Oui. Une foule de ces cas se guérissent. Il en est même qui, au bout de six mois sont rétablis.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Pour ce qui est des affections physiques, que considéreriez-vous être une invalidité complète?—R. Supposons un homme qui a perdu tous ses membres—il peut avoir perdu les deux jambes et pouvoir encore faire un peu de travail.

Q. On le jugerait frappé d'invalidité complète?—R. Je ne crois pas qu'on le classerait comme tel, mais c'est au conseil médical de décider la chose.

Par M. Nesbitt:

Q. S'il a perdu les deux mains ne serait-il pas frappé d'invalidité complète, du moins en tant qu'il s'agit d'une pension?—R. Oui.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Vous dites dans votre rapport que "le second degré s'applique à ceux qui sont devenus, dans un degré extrême, incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou d'une maladie contractée en service actif, pendant l'exercice ou l'instruction ou dans l'exécution d'autre service militaire." Donnez-nous un exemple de ce degré?—R. Prenez un homme qui a perdu une jambe; il a été blessé gravement à la main ou au bras, a perdu l'usage d'un bras en sus de la perte d'une jambe. Je crois que c'est un cas extrêmement grave.

Q. Quant à l'état physique, quant aux accidents ou aux blessures physiques ou aux lésions constitutionnelles?—R. C'est un homme qui ne pourrait se livrer qu'à un travail très léger.

Q. Une faiblesse de cœur serait de quel degré, d'après vous?—R. Ces cas sont de tous les degrés, depuis les presque bons jusqu'à ceux qui sont obligés de garder le lit. Il est des cas pour lesquels vous êtes obligés de demander l'avis du conseil médical sur le degré auquel le patient est affecté.

Q. Ne prenez-vous pas le témoignage des conseils médicaux quant aux faits et ensuite ne décidez-vous pas à quel degré le cas appartient?—R. Ils décident toujours le degré aussi bien.

Q. Alors le conseil médical est la commission des pensions?—R. Non, le conseil médical est la commission qui voit le patient.

Q. C'est effectivement la commission des pensions si vous ne faites simplement qu'accepter son rapport?—R. Non, ce n'est pas ce que nous faisons; nous ne l'acceptons pas d'une manière absolue. Mais cela nous guide beaucoup.

Q. Prenez le cinquième degré. Vous dites qu'il "s'applique à ceux qui, dans une faible mesure, sont devenus incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou d'une maladie contractée en service actif, au cours de l'exercice du de l'instruction ou à l'accomplissement de tout devoir militaire." Quelles blessures et quelles maladies considéreriez-vous devoir appartenir à cette catégorie?—R. Un homme pourrait avoir les pieds plats, ce qui l'invalide dans une bien faible mesure, cependant ce serait une invalidité. Bien souvent le conseil médical donne un cas de hernie. Ce n'est pas là un cas d'invalidité. Dans ce cas, la commission des pensions diffère d'opinion et accorde cette petite pension croyant que c'est un cas d'incapacité réelle.

Q. Vous vous servez ici des mots "blessures reçues ou maladies contractées en service actif, au cours de l'exercice ou de l'instruction, ou dans l'accomplissement d'autre devoir militaire." Pourquoi ajoutez-vous les mots "au cours de l'exercice ou de l'instruction, ou de l'accomplissement d'autre devoir militaire" aux mots "service actif". Que voulez-vous laisser entendre par cela?

Par M. Nesbitt:

Q. Que veut dire "service actif"?—R. Le service actif est en campagne, lorsque le pays est en guerre, ou lorsqu'un militaire est appelé pour le service de grève, ou quelque chose comme cela, pour venir en aide à l'autorité civile.

Par le Président suppléant:

Q. Un homme au camp n'est-il pas en service actif?—R. Non, il n'est pas en service actif, il est à l'instruction. La loi de la milice donne la définition de ces termes, "service actif" et "en service".

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Votre désir est de restreindre l'octroi des pensions plutôt que d'en élargir la portée?—R. Non, ce n'est pas les étendre que de les faire applicables à un homme qui se trouve au camp, ou lorsqu'il est envoyé à un autre service. Il arrive parfois que certains soldats sont appelés pour tirer une salve le jour de la fête du roi, ou à quelque occasion de ce genre. S'il arrive à un homme d'être blessé à cette occasion il est alors en service militaire.

Q. Ce matin un certain nombre de soldats défilaient dans la rue; ces soldats étaient enrôlés il y a six mois. Supposons qu'un certain nombre d'entre eux reçoivent des blessures qui les rendent invalides entre le temps où ils se sont enrôlés et l'heure actuelle, seraient-ils compris sous cette définition?—R. Oui, "service actif". Ils sont en service actif du moment où ils se sont enrôlés pour la guerre.

Par le Président suppléant:

Q. Je pensais que vous m'aviez dit, il y a quelques instants, que pendant l'instruction, un homme enrôlé pour l'armée expéditionnaire n'était pas en service actif?—R. Oui, il est en service actif du moment où il s'est enrôlé.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Alors cette définition comprendrait tous les soldats, une fois qu'ils sont enrôlés?—R. Oui, en service actif.

Q. Ainsi ils seraient en service actif. Alors, en tant qu'il s'agit des autorités administrant les pensions les mots "au cours de l'exercice ou de l'instruction" ne sont pas nécessaires?—R. Mais ce sont les règlements que vous êtes pour modifier.

Q. Nous discutons les pensions pour cette guerre, et non pour autre chose.

Par M. Nesbitt:

Q. Je ne vois pas comment nous pouvons bien s'en tenir à cette guerre lorsque nous sommes supposés faire des recommandations en vue de modifier ces règlements. Quelle est la signification des mots "ou autres devoirs militaires"?—R. C'est une expression pour tout comprendre. J'ai parlé de la mobilisation d'une batterie pour tirer une salve un jour de congé. Ils sortent à l'appel de l'autorité et s'il leur arrive quelque chose ils ont droit à un dédommagement.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. "Service actif" comprend tout ce qui a rapport à l'armée expéditionnaire?—R. Cela veut dire plus que cela; lorsque les troupes sont mobilisées pour venir en aide à l'autorité civile ou pour une instruction, ou une révolution anticipée, aux termes de la loi de la milice, "en cas d'urgence".

Par le Président suppléant:

Q. Vous n'accordez pas de pension à un homme s'il est blessé alors qu'il n'est véritablement en service militaire. Supposons qu'alors qu'il descend la rue, un homme se fasse renverser par une automobile, lui donneriez-vous une pension?—R. Un soldat?

Q. Oui, un soldat en uniforme?—R. Oui, si l'accident n'est pas de sa faute ou le résultat de sa négligence.

Q. S'il y avait de sa propre faute et de la négligence de sa part?—R. Alors nous l'écarterions complètement.

Q. Si vous laissiez les mots "pendant l'exercice ou l'instruction ou pendant l'accomplissement d'autre devoir militaire", l'écarteriez-vous?—R. Il vous faut prendre tous les règlements que vous avez ici en première page. Si vous les examinez, vous verrez que l'article 641 dit: "Les taux suivants de pensions seront payés aux miliciens blessés ou frappés d'invalidité en service actif, pendant l'exercice ou l'instruction ou dans l'accomplissement d'autre devoir militaire, pourvu que l'invalidité ne soit due à sa faute ou négligence"; ensuite l'article donne les taux, puis viennent les degrés "A", "B", "C" et "D".

Q. Alors vous vous proposez de conserver l'article 641?—R. Oui. Ensuite, vous modifiez les règlements qui suivent l'article que je viens de lire. Pardonnez-moi un instant, je veux être bien compris s'il y a moyen. Naturellement, pour ma part, rien ne m'oblige à m'en tenir à cette ordonnance, mais je veux faire ressortir les raisons pour lesquelles ces clauses ont été rédigées de la manière qu'elles l'ont été. Il me semble qu'on ne saurait s'exprimer en termes plus absolus. Vous pourriez dire que les pensions devraient être selon les 20, 40, 60 ou 80 pour 100 de l'invalidité du soldat, mais si l'on faisait cela et si le conseil médical est ensuite d'opinion que l'individu n'est frappé d'invalidité qu'à concurrence de 20, 40, 60 ou 80 pour 100, cet homme s'attendrait à la pension basée sur cette échelle. Il n'y aurait pas de confirmation ou de rejet pour le Bureau des pensions qui doit décider de la chose en dernier ressort. Maintenant le Bureau des pensions est en meilleur état de juger la chose, il sait comment les blessures sont classifiées par tout le pays; il a par devant lui tout le dossier du soldat et, conséquemment, est incontestablement le mieux en état de juger à quel montant exact doit s'élever la pension du soldat. La même chose, je crois, arriverait pour l'idée d'avoir tant de pension pour chaque blessure; le fait de mettre toutes ces blessures par ordre dans l'une de ces catégories donnerait lieu à des difficultés. Je crois que nous devrions avoir de la latitude à cet égard.

Par M. Nesbitt:

Q. Pour le Bureau des pensions?—R. Pour le Bureau des pensions.

Par M. Macdonell:

Q. Pourquoi avez-vous fait ces recommandations?—R. On m'a demandé de les faire, mais il m'a fallu les préparer à la hâte.

Q. Alors telle est votre opinion?—R. Oui, elle pourrait être mieux exposée, mais cela en donne une bonne idée.

Q. Comment êtes-vous venu à faire ces recommandations?—R. Le président m'a demandé de les faire.

Le témoin se retire.

M. SCAMMELL, rappelé et interrogé de nouveau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (M. Nickle): On a tenu à vous avoir ici ce matin pour savoir si votre commission avait fait quelque chose au sujet de refuges pour soldats.

M. SCAMMELL: Je crois que M. Dobell a répondu à cette question. J'aimerais à émettre une suggestion, si on me le permet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Très bien.

M. SCAMMELL: C'est que dans toute révision de l'échelle, nous ne répétions pas "devenu complètement invalide" ou "devenu incapable de gagner sa vie", mais que l'on se serve de ces mots: "Frappé d'invalidité complète" ou "frappé d'invalidité physique partielle" ou quoi que ce soit.

M. MACDONELL: Pourquoi voulez-vous que l'on fasse ce changement?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cela pare à cette difficulté au sujet de la diminution de la pension d'un homme lorsque par la suite il vient à travailler. C'est votre idée, n'est-ce pas, M. Scammell?

M. SCAMMELL: C'est mon idée: le premier degré s'applique à tous ceux qui seront frappés d'invalidité physique complète.

Le témoin se retire.

M. C. LAWRENCE, appelé et interrogé.

Par le Président suppléant (M. Nickle):

Q. Quelles représentations désirez-vous faire au comité?—R. Je dirai d'abord en commençant que je représente la Fraternité des mécaniciens de locomotives. On m'a aussi prié de représenter les chauffeurs parce que leur représentant ne peut être ici aujourd'hui. Nous avons discuté la chose avec le premier ministre avant la mise en vigueur du système actuel et il nous a donné l'assurance que le gouvernement avait l'intention d'adopter un projet de pension adéquat. Selon nous, le système de pension que l'on a adopté est insuffisant.

Q. Qu'avez-vous à lui reprocher?—R. Je pourrais lui reprocher une foule de choses si je voulais le passer en revue d'un bout à l'autre.

Par M. Macdonald:

Q. C'est ce que nous voulons de vous?—R. En premier lieu, les taux ne sont pas suffisants. Nous considérons que les taux sont trop bas.

Par le Président suppléant:

Q. Vous parlez des pensions maintenant?—R. Oui, des pensions.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Quel serait, selon vous, un taux raisonnable?—R. Par exemple, prenez notre propre organisation. Nous avons un système de pension et les taux s'échelonnent à partir de $25 à $65 par mois, selon la longueur du temps pendant lequel l'individu a fait partie de l'Association des pensions. Or, cela serait une moyenne d'environ $45 par mois.

Par M. Macdonald:

Q. Le bénéficiaire a contribué à ce fonds, n'est-ce pas?—R. Oui, il a contribué à ce fonds. Comme je l'ai dit, ce serait une moyenne de $45. Or, selon nous, une pension de $45 provenant de l'Association vaudrait mieux que peut-être $55 ou $60 pour un homme qui a atteint l'âge de 65 ans. Il peut prendre sa pension ou prendra une

position qui lui rapporte $65 par mois. Il peut être en aussi bonne santé que jamais et peut ne pas avoir besoin de soins d'un médecin ou de quelque chose comme cela, et ne pas avoir à encourir cette dépense. Mais lorsqu'un homme est blessé et ne peut continuer l'exercice de son métier, il lui faut dépenser plus ou moins pour le médecin, et pour autres choses; il lui faudra probablement plus que s'il était en bonne santé.

M. MACDONALD: Il ne faut pas que vous laissiez de côté l'idée de patriotisme. Ce n'est pas tout à fait une question d'argent. Il y a une différence entre travailler avec la certitude d'une pension et s'en aller combattre pour sa patrie.

M. LAWRENCE: Celui qui s'en va à la guerre y va pour combattre pour vous comme pour moi.

M. MACDONALD: C'est bien cela.

M. LAWRENCE: Et pour avoir lutté ainsi nous devrions consentir volontiers à lui payer une pension suffisante.

M. MACDONALD: Je ne fais qu'attirer votre attention sur la comparaison que vous faites. Votre argument ignorait cette phase particulière de la question.

M. LAWRENCE: J'en doute.

M. MACDONALD: C'est l'impression que j'en ai eu.

M. LAWRENCE: Je n'entendais pas l'éliminer. Lorsqu'un homme s'est enrôlé pour le service d'outre-mer et qu'il est blessé au point de ne pouvoir exercer son métier, il devrait recevoir une pension sans que l'on ait à se soucier s'il a jamais fait d'autre chose ou non. Je ne vois pas pourquoi, même s'il a été pour quelque chose dans cette blessure ou invalidité, il ne devrait pas recevoir une rémunération en retour. A l'heure actuelle, prenez la loi de compensation aux ouvriers d'Ontario; j'en ai un exemplaire ici.

M. MACDONELL: Sur ce point il n'y a pas de divergence d'opinion. Il reçoit sa pension tout de même en sa qualité de militaire du Canada. Il n'y a pas une demi-douzaine de cas de blessures en ce pays où la victime ne reçoit pas une pension

M. LAWRENCE: Je vous demande pardon, M. Macdonell. Dans ce cas, selon cette loi, l'individu n'a pas sa pension.

M. MACDONELL: Il a sa pension s'il est blessé.

M. SANDERS: Mais ses bénéficiaires ne l'ont pas.

M. MACDONELL: S'il se fait tuer, ils l'ont.

M. LAWRENCE: Pas toujours. Il y a eu ce cas d'un homme qui s'est noyé dans un canal et simplement parce qu'on lui avait ordonné de ne pas aller en deçà d'une certaine distance de ce canal, le gouvernement a refusé de payer sa pension à ses bénéficiaires.

Par le Président suppléant:

Q. En vertu du système actuel?—R. Oui, en vertu du système actuel; j'aimerais savoir pourquoi les dépendants de cet homme sont tenus de souffrir parce qu'il a désobéi aux ordres qu'on lui avait donnés. Si un employé enfreint une ordonnance ou un règlement de la compagnie et est victime d'un accident...

M. MACDONALD: Je ne crois pas qu'il existe cinq cas aujourd'hui comme celui que vous venez de nous citer comme exemple à propos de l'homme qui est tombé dans le canal.

M. LAWRENCE: Qu'il y en ait ou qu'il n'y en ait pas, les dépendants ne devraient pas en subir les conséquences.

Par le Président suppléant:

Q. Supposons le cas de cinq soldats qui louent un cheval et s'enivrent; le cheval s'emporte et ils se font tuer. Prétendriez-vous que leurs bénéficiaires devraient recevoir une pension?—R. Le cheval s'est emporté et ils se sont fait tuer? Je ne vois pas pourquoi ils ne l'auraient pas.

Q. Même si les soldats étaient en état d'ivresse?—R. Voyons, le gouvernement fédéral devrait-il se montrer plus mesquin que les industriels et les chemins de fer d'un bout à l'autre du pays?

Q. Je ne crois pas, qu'en vertu de la Loi de compensation aux ouvriers, ils recevraient d'allocation. L'accident doit arriver dans la sphère de ses occupations?—R. Oui, mais même lorsque la victime a été pour quelque chose dans la cause de l'accident ils ont les pensions tout de même.

Q. Pourvu que ce soit dans la sphère de leur occupation. Mais si ces individus travaillent dans une fabrique, qu'ils sortent dons la soirée et font ce que l'on vient le raconter, ils ne reçoivent aucune compensation en vertu de la Loi de compensation aux ouvriers?—R. Non, mais en même temps, parce qu'un homme est en uniforme, vous ne sauriez exiger de lui qu'il reste tout le temps sous une tente. Si des soldats descendent la rue et tombent victimes d'un accident, je ne vois pas pourquoi ils n'auraient droit à aucune compensation. S'ils n'avaient pas été en uniformes, ils n'auraient pas été sur cette rue dans cette circonstance. Ils y étaient parce qu'ils ont été appelés au service de leur pays.

Par M. Macdonald:

Q. S'ils étaient sortis en permission et se sont enivrés, cela ferait-il quelque différence?—R. C'est forcer quelque peu la note. L'individu pouvait ne pas être ivre. Je lisais dans le journal de ce matin le cas d'un soldat revenu au pays qui a été arrêté pour ivresse à Toronto. Conduit à la prison l'individu est enfermé dans une cellule et contracte une pneumonie dont il meurt. Or, cet homme n'avait pas pris une seule goutte de boisson. Il avait reçu à la tête une blessure qui le fit se trouver mal et le constable l'a cru ivre.

Par le Président suppléant:

Q. Le cas de l'individu qui est tombé dans le canal m'intéresse beaucoup. Avez-vous d'autres cas?

M. Nesbitt: Je sympathise certainement avec ce pauvre diable qui a été victime d'une fausse arrestation.

Le Président suppléant: Assurément.

Le Témoin: Je suis d'avis qu'un homme frappé d'invalidité au point de ne pouvoir exercer son métier devrait recevoir une pension.

Par le Président suppléant:

Q. Nous faisons plus, et les règlements actuels vont plus loin. Il a sa pension lorsqu'il est empêché de gagner sa vie dans les cercles ordinaires de l'ouvrier. Vous pensez qu'il devrait l'obtenir pour une incapacité physique?—R. Je crois que le mien faisait davantage. Par exemple, prenez mon propre métier, celui de mécanicien de locomotive. Ce dernier est obligé de subir un examen rigoureux de la vue et de l'ouïe et sur d'autres choses. S'il est blessé à l'œil, il se trouve, dans une certaine mesure, empêché de continuer ce métier. J'ai toutes les règles et tous les règlements ici. Lorsque ce même homme, en combattant pour la patrie, est blessé au point de ne pouvoir exercer son métier, je ne vois pas pourquoi il devrait être réduit à travailler dans un égoût ou à faire un travail ordinaire de journalier. Je crois qu'il devrait avoir sa pension, et ensuite s'il y a quelque possibilité de lui enseigner quelque autre métier, ce qu'il gagne ainsi devrait être supplémentaire.

Par M. Nesbitt:

Q. Sa pension devrait-elle être proportionnée à son occupation antérieure?—R. Je ne dis pas dans cette ligne; je ne demande pas de législation pour chaque catégorie. Je dis que l'on devrait les mettre tous sur un même pied. Il pourrait y avoir une légère distinction entre un simple soldat et un officier, mais pas la distinction qui existe dans ce cas.

Par le Président suppléant:

Q. L'invalidité devrait être proportionnée à l'occupation de l'individu? Si le conducteur de locomotive est frappé d'invalidité——R. Je veux dire que si les blessures

d'un homme l'empêchent de pratiquer son métier, il devrait recevoir le montant de pension qui lui est dû.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Pour invalidité complète?—R. Pour invalidité.

Q. Vous êtes mécanicien, si vous ne pouvez trouver du nouveau travail, réclameriez-vous, à cause de cela, une pension d'invalidité complète?—R. Oui, monsieur, quel que soit le montant que vous décidiez de donner. Si vous décidez de donner $55 ou $60 par mois, je crois que vous devriez cette somme à cet individu.

Q. Il ne s'agit pas du montant, mais de définir l'invalidité complète?—R. Pour celui qui exerce ce métier c'est l'invalidité complète.

Par M. Green:

Q. Cela ne serait, à votre avis, une invalidité complète pour un autre homme exerçant un autre métier?—R. La même chose ne s'appliquerait pas à une autre occupation. Par exemple, j'ai ici des chiffres préparés par un actuaire. Sur chaque 100 hommes qui débutent comme chauffeurs 17 seulement deviennent mécaniciens. Sur chaque 100 hommes qui deviennent mécaniciens 6 seulement deviennent mécaniciens sur locomotives de voyageurs. Car un homme sur 100, qui a débuté comme chauffeur et devient mécanicien de trains de voyageurs, a travaillé longtemps pour en arriver là. S'il lui arrive d'être blessé au point de ne plus pouvoir conduire de convoi de voyageurs, je crois qu'il devrait recevoir le plein montant de la pension.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Votre théorie est exacte en tous points. La seule difficulté se présente lorsqu'il s'agit de la mettre en pratique, ce serait toujours la vache Jersey qu'écraserait le train au croisement du chemin de fer. Tous ceux qui se feraient blesser à l'œil seraient des mécaniciens?—R. Je crois que le Bureau des pensions pourrait fort bien parer à cette difficulté.

M. NESBITT: S'il n'est pas mécanicien, il pourrait être autre chose.

L'honorable M. OLIVER: Théoriquement, la prétention de M. Lawrence a beaucoup de mérite. Supposons un télégraphiste qui a perdu les deux pieds, cela ne le rend pas du tout incapable de continuer sa même occupation.

M. MACDONELL: Cependant, on devrait lui donner une pension.

Par M. Green:

Q. Un télégraphiste pourrait perdre les deux pieds et une main et, en vertu de ce système, il n'aurait pas droit à une pension totale?—R. Par exemple, prenez la loi de compensation aux ouvriers, qui est à peu près la même que la loi du Manitoba. J'ai un exemplaire de la loi du Manitoba et c'est à peu près la même chose. La seule différence entre les deux, c'est que la loi du Manitoba fixe un montant minimum et que la loi d'Ontario n'en a pas. La loi du Manitoba a un montant minimum de $6 par semaine, mais la loi d'Ontario dit qu'on doit leur payer 55 pour 100 de leurs salaires et la loi dit: "Sauf lorsque la blessure (*a*) n'empêche pas l'ouvrier, pendant une période d'au moins sept jours, de gagner son plein salaire au travail auquel il est employé, ou (*b*) qu'elle est attribuable seulement à l'inconduite grave et volontaire de l'ouvrier, à moins que la blessure n'entraîne la mort ou une incapacité grave, ils l'obtiennent tout de même, même s'il y a inconduite volontaire.

Par le Président suppléant:

Q. En Ontario ils n'ont que $20 par mois. Combien avez-vous dit?—R. Cinquante-cinq pour cent de ses gages jusqu'à $2,000 pour invalidité complète.

Q. Lorsque l'homme se fait tuer?—R. La veuve reçoit $20 par mois, et $5 par mois pour chaque enfant. Ils reçoivent tout d'abord $75 pour les frais de funérailles,

et ensuite la veuve ou le mari invalide, selon le cas, reçoit $20 par mois et $5 par mois pour chaque enfant jusqu'à l'âge de 16 ans.

Q. Ne seriez-vous pas en faveur d'une faible somme comme celà pour les dépendants?—R. Non, je crois que les dépendants devraient recevoir la même somme que l'individu lui-même recevait. Je ne vois pas comment une personne peut vivre confortablement même sur $50 par mois.

Q. Voyons maintenant à résumer la question. Vous dites que le système actuel définit l'invalidité par rapport à l'individu comme une machine. Vous croyez que, par définition, ce devrait être le rapport de l'homme à son occupation. C'est-à-dire que, dans le cas d'un mécanicien qui perd un œil et dont la vue de l'autre est affaiblie au point de l'empêcher de continuer l'exercice de son métier, cet homme, d'après vous, est frappé d'invalidité complète et vous lui donneriez la pleine pension d'un militaire frappé d'invalidité complète?—R. Oui, monsieur.

Q. C'est ce que j'ai compris?—R. Je crois qu'il devrait y avoir un certain montant et que chaque individu devrait recevoir la même chose. Par exemple, $50 par mois sans égard à son occupation.

Par M. Scott:

Q. S'il s'agissait d'un médecin ou d'un avocat, ne lui donneriez-vous pas une pension proportionnée à ce qu'il était en mesure de gagner à l'exercice de sa profession?—R. Oui, monsieur.

Par M. Macdonell:

Q. Vous seriez d'accord avec M. Darling qui recommande un taux uniforme?—R. Je crois que même $50 est trop peu. Je ne veux pas du tout appuyer l'idée d'une pension basée sur les gages d'un individu. Il y a des mécaniciens de locomotives qui peuvent gagner $250 ou $300 par mois. Mais je ne recommanderais pas de peur de payer plus qu'à un autre.

Par le Président suppléant:

Q. Vous vous serviriez de la même base pour toutes les catégories, mais vous fixeriez le dommage relativement à son occupation, et vous n'évalueriez pas l'individu comme une machine.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous le détermineriez par l'occupation de l'individu?—R. Oui, proportionnément à son occupation.

Par le Président suppléant:

Q. Que pensez-vous d'une différence entre les pensions des simples soldats et celles des officiers?—R. Je crois que, d'après l'échelle actuelle, la différence est trop grande. Par exemple, je pourrais vous citer des cas où deux individus ont débuté sur un pied d'égalité. La pension de l'homme de troupe est de $264 par année au premier degré et celle d'un capitaine, $720.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous augmenteriez celle du grade inférieur et diminueriez l'autre?—R. Je ne pense pas que l'échelle soit trop élevée pour un capitaine, mais je crois qu'elle est trop faible pour l'autre individu.

Par le Président suppléant:

Q. Vous augmenteriez celle du simple soldat?—R. Oui. Je veux être bien compris; je ne dis pas que celui qui reçoit une pension en qualité d'officier reçoit trop.

Mais il y a un trop grand écart entre $264 par année pour un simple soldat, et le montant accordé à un colonel ou à un général de brigade. Il y a des hommes qui, à leur début dans le service, sont sur un pied d'égalité en affaires et dans leur mode de vie...

Par M. Nesbitt:

Q. C'est-à-dire à leurs occupations antérieures?—R. Non. Sans que ce soit de la faute du simple soldat, mais par influence—on peut s'exprimer ainsi...

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Tout le monde ne peut pas être officier?—R. En même temps, j'ai connu des individus, n'ayant pas plus de capacités que d'autres, qui ont été créés officiers. L'individu pouvait être capable de remplir le poste, mais il ne l'était pas plus qu'un autre.

Q. Sur une centaine d'hommes d'une certaine valeur, il n'y en a que quelques-uns qui peuvent être créés officiers?—R. Grâce à quelque chose qui est survenu, cet individu a été promu officier. Dans des conditions égales sous tous les autres rapports, je ne crois pas qu'il devrait y avoir cet écart.

Par le Président suppléant:

Q. Vous pensez qu'il ne devrait pas y avoir de l'écart, pas autant que cela?—R. Je crois qu'il vaut tout aussi bien avoir quelque différence.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. M. Lawrence pourrait peut-être nous donner quelque idée de ce qu'il faudrait dans le cas des dépendants. Jusqu'à présent nous avons beaucoup étudié et discuté le cas des dépendants. Vous pourriez, M. Lawrence, nous exposer votre idée sur ce qui serait une allocation convenable pour les dépendants, lorsque l'individu s'est fait tuer?—R. Je vous dirai que la loi des compensations aux ouvriers contient des dispositions à cet égard et que j'ai contribué beaucoup à la préparation de ces dispositions.

L'honorable M. OLIVER: Je recommanderais, à titre de renseignements pour moi-même et pour le comité, que M. Lawrence prépare un état de ce qu'il juge être les besoins des dépendants, de même que les degrés de parenté et les conditions qui leur donnent droit de recevoir des pensions.

L'heure de l'ajournement ayant sonné, on prie M. Lawrence de préparer le relevé que recommande l'honorable M. Oliver et d'être présent le lendemain.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ N° 301,
VENDREDI, le 31 mars 1916.

Le comité s'est réuni à 10.30 heures de l'avant-midi, sous la présidence de l'honorable M. Hazen, président.

Le PRÉSIDENT: J'ai reçu de M. Nickle une lettre dans laquelle il me dit que M. Kingston, de la commission de la compensation aux ouvriers de l'Ontario, sera à Ottawa mercredi prochain; il ne peut venir plus tôt. Si le comité se réunit mercredi, nous ferons demander M. Kingston. J'ai également reçu cette communication de M. Darling ce matin. (Il lit):—

Cher monsieur Hazen, 30 mars 1916.

Vous avez eu la bienveillance de me demander, lors de mon passage à Ottawa, la semaine dernière, de soumettre par écrit mes vues relativement à une échelle de pensions. Je vous envoie des bleus indiquant les chiffres, ainsi que deux ou trois feuilles contenant la description graphique de la répartition de l'échelle. Les chiffres et les notes de ces pièces vous aideront, en les examinant, à comprendre le tout.

J'ai beaucoup étudié la question dans toutes ses phases depuis qu'il m'a été donné d'entendre les témoignages et la discussion sur ce sujet aux réunions de votre comité, et plus que jamais je suis convaincu que la seule méthode possible de statuer sur les degrés d'incapacité provenant de blessures doit être basée sur la diminution de l'habileté dans laquelle se trouve un individu à gagner sa vie.

Je suis aussi fortement d'avis que le système américain d'un montant fixe pour une blessure déterminée, est défectueux. Les cas de blessure spécifique varieraient considérablement selon les différents individus, et c'est cette diversité dont il faut tenir compte. On pourrait tout aussi bien avoir une somme déterminée pour une maladie déterminée comme la tuberculose, le rhumatisme, la paralysie et l'aliénation mentale.

Vous remarquerez que l'ai laissé une marge considérable entre le degré 1 et le degré 2. Le degré 1 est pour l'invalidité complète permanente, sans distinction aucune pour les célibataires ou les hommes mariés. Toutefois, dans le cas des derniers, les enfants qu'ils pourraient avoir recevraient la totalité des taux.

On a laissé la marge relativement plus considérable entre les degrés 1 et 2, parce que les pensionnaires du degré 2, tout en étant fort grièvement blessés, sont encore capables de faire quelque chose, et peut-être que, si la chance leur souriait, ils gagneraient sans se donner trop de mal, assez d'argent pour que leur état les rapproche sensiblement du degré 1. Cette marge entre les deux degrés permettrait à ceux du degré 2, que l'on ne saurait mettre avec raison dans le degré 1, aux hommes mariés, d'améliorer leur situation en leur donnant des demi-taux ou des taux entiers pour leurs enfants, dans les cas spéciaux.

Vous remarquerez que, pour le plus bas des degrés, la courbe remontant du simple soldat au colonel est très peu accentuée. Dans le plus bas degré de tous, le colonel n'a que le double de ce que reçoit un simple soldat, $75 pour ce dernier et $150 pour l'autre. A mesure que l'on monte en grades, la courbe se fait plus prononcée, de sorte que, pour un colonel frappé d'invalidité complète, l'allocation de pension est trois fois celle d'un simple soldat.

Mon idée, en maintenant l'uniformité de la courbe dans les degrés inférieurs, est qu'une légère affection physique chez un ouvrier est beaucoup plus grave que dans le cas, disons, d'un avocat, d'un banquier ou d'un médecin.

Il n'est peut-être pas aussi facile de trouver une raison pour expliquer pourquoi, dans les grades supérieurs, la pension d'un colonel dépasse autant celle du simple soldat. En certains cas, la chose peut donner lieu à de graves injustices, mais la plupart du temps on constaterait qu'un colonel a toujours occupé dans la vie particulière un poste de beaucoup supérieur à celui du simple soldat.

Dans l'espoir que ces renseignements vous seront de quelque utilité, et avec mes salutations, veuillez me croire,

Bien à vous,

FRANK DARLING.

P.S. Je vous envoie ci-inclus une découpure de journal qui fait voir pourquoi la distinction entre les grades ne doit pas être aussi considérable dans une armée volontaire que dans une armée professionnelle".

M. Greene: M. Darling a évidemment étudié la chose d'une manière approfondie.

L'honorable M. Oliver: C'est le seul moyen; il faut qu'un homme s'y consacre entièrement.

Le Président: Vous feriez bien, M. Cloutier, de faire remettre une copie de la lettre de M. Darling à tous ceux qui font partie du comité. J'étais absent lorsque le comité s'est ajourné hier, aussi, j'ignore ce qui est au programme pour ce matin.

M. Nesbitt: M. Lawrence a été prié de revenir aujourd'hui.

M. Scott: M. Lawrence représente les mécaniciens de locomotives.

L'interrogatoire de M. Lawrence est repris.

Le Témoin: M. le Président et messieurs, lorsque le comité s'est ajourné hier, je faisais remarquer ce que je pensais être un taux injuste entre les hommes de tous grades et les officiers. Je tiens à dire que, pour ce qui concerne la veuve et ses enfants, le taux est, je crois, tout aussi injuste. Je ne vois pas pourquoi l'enfant du soldat ne devrait pas recevoir autant que l'enfant d'un officier. Je ne sais pas pourquoi on fait une distinction. Toutes les organisations ouvrières se sont efforcées d'améliorer la situation des classes ouvrières, ceux que nous appelons les gens de condition ordinaire, et cette distinction, à mon point de vue, les met dans un rang inférieur à celui qu'ils devraient occuper. En vertu de cette mesure, l'enfant d'un simple soldat reçoit $5 par mois, l'enfant d'un lieutenant $6, l'enfant d'un capitaine, $7, l'enfant d'un major, $8, l'enfant d'un lieutenant-colonel, d'un colonel, d'un major général et d'un général de brigade, $10.

Par M. Nesbitt:

Q. A quel livre empruntez-vous ces chiffres?—R. Tous les ans, je fais un rapport à ceux que je représente, et c'est une copie du rapport dans lequel je parle du système de pension que je cite cela.

Q. Cela a été reproduit de ce rapport?—R. En comparant les deux rapports vous verrez que mes citations sont exactes. Maintenant, je ne vois pas pourquoi mon enfant ne recevrait pas autant que l'enfant d'un général de brigade. J'ai un fils en service actif. Il est célibataire et heureusement, nous ne comptons pas sur lui pour notre subsistance, mais je ne fais que mentionner cette circonstance. S'il était marié et père d'un enfant, il serait injuste que cet enfant ne reçoive pas la même part que l'enfant d'officier de rang plus élevé que le sien. Cela n'est pas du nouveau pour moi. Ce rapport a été expédié le 1er novembre dernier et voici mes commentaires sur cette pension. Je ne les lirai pas en entier. J'ai déjà dit que nous avions eu une entrevue avec le premier ministre à ce sujet, à la demande de nos sociétaires.

M. Nesbitt: Vous nous avez dit cela en substance.

Le Témoin: Oui, je vous en ai dit la substance. Ce n'est pas nécessaire de tout lire, mais ici je fais des commentaires (indiquant le rapport). Je dis que je suis d'avis, et je vous crois tous d'accord avec moi, que le chiffre fixé pour un simple soldat ou un sous-officier ne vaut guère mieux que rien, et ainsi de suite. Mais j'émets aussi l'idée que l'on peut saisir le parlement de la question à la prochaine session et que l'on peut établir un taux plus équitable.

Par M. Nesbitt:

Q. Laissant de côté les arguments présentés relativement à l'officier et au simple soldat, l'enfant de ce dernier reçoit $5?—R. Oui, monsieur.

Q. Supposons qu'il y ait trois enfants, cela ferait $180 par année. Et la veuve, que recevrait-elle?—R. La veuve d'un simple soldat reçoit $22.

Q. Par mois?—R. Oui.

Q. Cela ferait $264 et $180?—R. Mais la femme du lieutenant reçoit $37 par mois.

Q. Ajoutant les deux montants que je viens de mentionner, cela ferait plus que $264. Lorsque les familles sont nombreuses, c'est à peu près jusqu'où nous pourrions aller avec une pension?—R. Comme je le disais, hier, le gouvernement fédéral devrait être, si différence il y a, en meilleur état de faire des concessions que les industries ordinaires. En vertu de la loi des compensations aux ouvriers d'Ontario chaque enfant reçoit $5 par mois.

Par le président:

Q. Combien la veuve reçoit-elle?—R. La veuve? Vingt dollars et chaque enfant, $5 jusqu'à l'âge de quatorze ans.

Q. Cela n'est pas aussi libéral que l'échelle de l'Etat?—R. Il n'y a qu'une différence de $2 par mois en faveur de l'Etat. Vous ne sauriez attendre d'une industrie ou d'une compagnie de chemin de fer autant de générosité que vous devriez en attendre du gouvernement fédéral.

Par M. Nesbitt:

Q. Pourquoi pas? Le versement de la compagnie de chemin de fer est basé sur la connaissance des conditions de la vie parmi les employés de chemins de fer?—R. Oui, je sais, mais——

Q. Votre raisonnement semble être que, puisque le gouvernement doit payer une pension, il ne devrait pas y avoir de limite à ce qu'il devrait payer?—R. Je vous demande pardon, ce n'est pas du tout la théorie sur laquelle j'appuie mon raisonnement. être, si différence il y a, en meilleur état de faire des concessions que les industries manufacturières du pays se sont opposées à l'adoption de toute mesure raisonnable.

Q. Pardon, je suis administrateur de cinq établissements manufacturiers, et il n'y en a pas un seul qui se soit opposé à la loi. Vous feriez mieux de vous en tenir aux faits?—R. Quand je dis tous les manufacturiers, il peut y avoir eu un manufacturier en particulier en faveur de la loi, mais de ceux qui étaient représentés auprès du commissaire il n'y en avait pas qui fût en faveur de toute législation raisonnable. Je fais cette déclaration et me fais fort de la prouver par les procès-verbaux.

M. SCOTT: Je ne pense pas qu'il soit juste de dire que l'Association des manufacturiers du Canada s'opposait à toute législation raisonnable. Ils avaient là leurs représentants et nul doute qu'il a suscité une foule de difficultés.

Le TÉMOIN: C'est tout ce sur quoi nous pouvons nous baser, ce que leur représentant d'alors a fait.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Avant l'ajournement, hier, je vous ai demandé de nous donner votre meilleur avis sur la somme nécessaire à la subsistance d'un homme frappé d'invalidité, ainsi que sur le montant que l'on doit considérer comme suffisant pour les dépendants, et quels degrés de parenté devraient être admis dans cette catégorie. Soyez assez bon de nous donner votre opinion sur ce qui serait une allocation raisonnable pour un invalide, c'est-à-dire un homme incapable de gagner sa vie?—R. Naturellement, ma prétention est qu'un homme incapable d'exercer son métier——

Q. Oui, je sais, mais laissant tout cela de côté?—R. Je veux simplement en venir à dire qu'à mon avis, il ne devrait pas recevoir, c'est-à-dire l'homme lui-même, moins que $50 par mois.

Par M. Nesbitt:

Q. C'est-à-dire un homme frappé d'invalidité complète?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous prendriez ce montant comme base?—R. Oui, et je crois que c'est la mettre à un chiffre plus élevé. Ensuite, pour la veuve, il y a une différence, parce que, en faisant une remise à la veuve, vous versez également aux enfants. Lors de l'étude de la loi des compensations aux ouvriers, nous avions recommandé au juge en chef Meredith une allocation de $30 pour la veuve.

Q. Voulez-vous, s'il vous plaît, laisser de côté votre argument concernant la loi des compensations aux ouvriers et nous donner votre propre opinion?—R. Je pense que vous devriez payer $30 à une veuve.

Q. C'est-à-dire que, lorsque le mari s'est fait tuer, vous paieriez $30 à la veuve? —R. Oui.

Q. Maintenant que paieriez-vous aux enfants?—R. Quant aux enfants, je crois mettre la chose au minimum en disant huit ou neuf dollars pour chaque enfant. Je crois que cet argent serait bien employé. A mon avis, l'argent que vous aurez dépensé pour les enfants vous rapportera plus, et il en résultera plus de bien qu'en le dépensant à toute autre fin; je crois cependant que la limite d'âge devrait être de 18 ans pour un garçon et pour une fille. A l'heure actuelle, la limite d'âge pour un garçon est de 15 ans, et, pour une fille, de 17 ans. A mon avis, cette limite devrait être fixée à 18 ans pour les deux.

Q. Ils devraient recevoir tous les deux $8 par mois?—R. Oui, monsieur, pour chaque enfant, et sans égard au nombre d'enfants dont peut se composer la famille.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Vous ne faites aucune distinction pour la différence d'âge parmi les enfants? —R. Aucune jusqu'à dix-huit ans.

Q. Un jeune bébé recevrait alors la même chose qu'un garçon de 18 ans?—R. Je ne vois pas où vous pourriez établir la ligne de démarcation.

Q. Nous voulons connaître votre meilleure opinion?—R. Je n'établirais aucune distinction.

Q. Nous voulons que vous nous donniez votre opinion, une opinion bien arrêtée, sur ce que nous devrions faire?—R. A ce propos, je tiens à vous rappeler que souvent, surviennent des circonstances où l'enfant se trouve dans une situation des plus désavantageuses. Je peux vous citer un cas en particulier. Un jeune homme perd son père, et la maison qu'ils habitaient n'était pas encore toute payée. Le père a laissé des assurances, mais une fois tous les frais payés il ne restait que bien peu d'argent. Ce monsieur était employé dans le bureau d'une compagnie de chemin de fer en qualité d'un de ses officiers, et son fils suivait les cours de l'Institut Collégial, mais il n'avait pas encore obtenu son certificat d'immatriculation. C'était un de mes amis intimes, un voisin. La compagnie, sympathisant avec la veuve, offrit au garçon un emploi dans un bureau. Le garçon était obligé d'aller travailler, parce que lui et sa mère n'avaient pas assez pour vivre. On leur conseillait de ne pas accepter l'offre de la compagnie, mais la veuve déclara ne pouvoir faire autrement. Le garçon quitta l'école qu'il cessa de fréquenter pendant deux ans. Il s'est rendu compte qu'il devait aller à l'école; c'était un enfant d'une intelligence particulière et qui apprenait plus vite que la moyenne des enfants.

Par M. Nesbitt:

Q. Quel âge avait-il?—R. Je crois qu'à cette époque il devait avoir environ seize ans, et je suis convaincu que s'il avait pu continuer ses classes encore deux ans il aurait passé ses examens avec succès. Mais il dut abandonner l'école et en resta éloigné pendant près de deux ans. Il y retourna ensuite. Depuis il a passé deux examens d'immatriculation et chaque fois, sans réussir. Maintenant, de tous ceux qui connaissent ce garçon, personne ne doute qu'il aurait réussi s'il avait pu fréquenter l'école pendant deux exercices de plus.

Q. Vous n'avez aucune preuve de ce que vous avancez—ce n'est que de votre imagination.—R. Je vous demande pardon, il n'y a pas d'imagination là dedans.

L'honorable M. OLIVER: Vous avez demandé au témoin son opinion, qu'il la donne.

Le TÉMOIN: Il n'est pas question d'imagination, M. Nesbitt. Le garçon en question était l'ami de mon propre fils, et je dis qu'il apprenait avec plus de facilité que mon fils. Cependant ce dernier a réussi dans ses examens aux exercices et l'autre jeune

homme, absent pendant deux ans, ne les a pas réussis. Aujourd'hui, ce jeune homme a quitté l'école pour n'y plus retourner. Cela est un fait. L'imagination n'y est pour rien.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Vous êtes en faveur d'accorder $50 à un homme invalide?—R. Oui.

Q. Cela ne comprend pas l'allocation pour un serviteur?—R. Non, cela ne comprend pas le serviteur.

Q. L'allocation du serviteur serait ajoutée à cela. Ensuite, vous proposez qu'on accorde une pension de $30 à la veuve et $8 par enfant jusqu'à l'âge de 18 ans?—R. Oui, jusqu'à l'âge de 18 ans, et je crois que c'est établir une limite très basse.

Q. Quels sont les parents qui doivent être considérés comme dépendants? Il y a la veuve, évidemment, mais il y en a également d'autres. Quelle serait la limite?—R. Je crois qu'on devrait accorder une certaine pension à tous ceux que le soldat supportait, mais je ne saurais déterminer le degré de parenté. Par exemple, j'ai eu connaissance du cas extraordinaire d'un jeune homme qui supportait ses deux sœurs.

Par M. Nesbitt:

Q. Les placeriez-vous au nombre des personnes dépendantes?—R. Oui. Il faudrait que le bureau tienne compte de toutes ces choses. Le bon fonctionnement de tout système de pension dépendra beaucoup du bureau des Pensions. Vous pouvez accorder des pensions très libérales, mais si vous n'avez pas un bon bureau pour les administrer, il y aura des mécontents. Je ne recommanderais pas qu'on accorde une pension à ces deux sœurs durant toute leur vie, mais pendant un temps raisonnable, afin qu'elles puissent se trouver un emploi quelconque qui leur permettrait de subvenir à leurs propres besoins.

Par M. Scott:

Q. Ne croyez-vous pas qu'il y a là un problème assez compliqué à résoudre? Vous pouvez avoir un cas où la sœur tient la maison et le frère la fait vivre. Dans un autre cas où les circonstances seraient à peu près les mêmes le soldat peut avoir une sœur qui travaille dans un bureau ou dans un magasin. La première de ces deux femmes pourrait peut-être gagner sa vie tout aussi bien que l'autre, mais certaines circonstances la rendent dépendante de son frère?—R. Je ne comprends pas.

Q. Maintenant, pourquoi l'Etat est-il obligé de faire vivre l'une de ces filles?—R. Je ne recommande pas que l'Etat la fasse vivre continuellement, mais seulement pendant un temps raisonnable afin de lui permettre de se trouver un emploi.

Q. Pourquoi ne pas faire la même chose pour l'autre?—R. L'autre sœur est déjà en état de gagner sa vie. Il est probable qu'il faudra quelque temps à celle que son frère supportait avant qu'elle soit en état de gagner sa vie. En attendant, il me semble que ce ne serait que juste que l'Etat lui aide.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Supposons que je sois un soldat, ce qui n'est pas, et que je sois le soutien d'une personne quelconque, pas d'un parent rapproché. Supposons que j'aie adopté un petit garçon. Je vais à la guerre et je suis tué. Maintenant, ce petit garçon dépendait de moi, et cependant il n'y avait pas de lien de parenté entre nous. Accorderiez-vous une pension dans un cas de ce genre?—R. Oui, monsieur, je crois qu'on devrait traiter ce garçon de la même manière que s'il était votre fils.

Q. Alors vous concèderiez des droits à toute personne qui aurait dépendu du soldat défunt?—R. Oui, monsieur.

Q. Mais ces cas seraient laissés à la discrétion du Bureau des pensions?—R. Je crois qu'en effet ce serait mieux.

Q. Il n'y aurait pas de discrétion à exercer dans le cas d'une veuve. Il faudrait évidemment qu'on lui accorde une pension fixe?—R. Oui, je crois qu'il faudrait faire cela.

Par le président:

Q. Même si la veuve avait de la fortune et était en état de subvenir à ses besoins? Nous avons des cas où les veuves ont de frosses fortunes?—R. A mon avis, on ne devrait pas établir de distinction, je ne suis pas en faveur de lois tendant à séparer les classes. Ces personnes ont droit à une pension dans les deux cas, et on devrait la leur accorder.

Q. Croyez-vous qu'une femme qui a des revenus de quatre à cinq milles dollars par année devrait recevoir une pension de l'Etat?—R. Bien, si son mari s'est fait tuer au service de son pays, je ne vois pas pourquoi on ne donnerait pas de pension à la veuve.

M. SCOTT: Je ne vois pas comment vous pourriez ne pas payer de pension.

Le TÉMOIN: Je ne vois pas pourquoi vous n'en payeriez pas.

L'honorable M. OLIVER: L'homme a sacrifié sa vie pour son pays, et ceci n'est que le paiement d'une assurance sur la vie par l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ces personnes acceptent des pensions.

Le TÉMOIN: Ceci est tout à fait différent.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Je crois que si vous accordez des pensions à tous ceux qui dépendaient du soldat défunt il vous faudra définir clairement quels sont ceux qui auront droit à des sommes fixes. Par exemple, la veuve recevrait une somme fixe?—R. Oui, monsieur.

Q. Que feriez-vous dans le cas de la mère veuve?—R. Je crois que si la mère est dépendante du soldat on devrait lui accorder une somme se rapportant...

Q. Vous ne détermineriez pas le montant?—R. Non. On devrait lui accorder une somme proportionnée au degré de support qu'elle recevait de son fils.

Par M. Nesbitt:

Q. Supposons que cette personne dépendait entièrement de son fils?—R. Si elle dépendait entièrement de son fils, je crois qu'on devrait lui accorder une somme fixe.

M. NESBITT: Je comprends, vous laisseriez cette question à la discrétion du bureau.

L'honorable M. OLIVER: Il faut que vous laissiez cela à la discrétion du bureau, vous ne pouvez pas le faire de l'une et de l'autre manière à la fois.

Le TÉMOIN: Pas dans le cas où la mère veuve dépend entièrement de son fils.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Croyez-vous que la mère entièrement dépendante se trouve dans la même position que la veuve et devrait être traitée de la même manière?—R. Je le crois. On devrait la traiter de la même manière que la veuve.

Q. Supposons que j'aie mon père et ma mère, et qu'ils soient très âgés tous les deux. Je suis le fils de ces vieillards, et leur course dans la vie est déjà très longue. J'étais leur soutien et je suis tué à la guerre. Que devrait-on faire dans un cas de ce genre?—R. D'un père et d'une mère?

Q. Oui, les cas semblables sont très nombreux.—R. Je crois qu'on devrait leur accorder une somme fixe.

Q. Ils seraient, évidemment, mis dans la classe des personnes dépendantes? Les laisseriez-vous à la discrétion du Bureau?—R. Non, monsieur, je crois qu'on devrait leur accorder une somme déterminée.

Par M. Nesbitt:

Q. Ils recevraient le même montant qu'une veuve?—R. Je ne dis pas le même montant, mais ils devraient recevoir un montant déterminé.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. C'est ce que je voudrais savoir. Devrait-on leur accorder le même traitement qu'aux veuves?—R. Probablement la manière la plus juste consisterait à les traiter comme une veuve et son enfant, car il y a deux personnes.

Q. Relativement aux enfants; vous voulez qu'on accorde $8 par mois à l'enfant qui ne reste qu'avec sa mère. Supposons que l'enfant soit complètement orphelin, qu'il n'ait ni père ni mère, dans quelle catégorie le placeriez-vous. Que feriez-vous dans ce cas?—R. Dans ce cas, on devrait leur accorder le même traitement qu'aux enfants complètement orphelins. On accorde $10 par mois dans ces cas, mais je crois que ce n'est pas assez. Je crois que l'on devrait payer $12 par enfant complètement orphelin. Actuellement, ils ne reçoivent que $10.

Q. C'est votre avis, et vous nous le donnez sachant que vous êtes ici pour nous éclairer sur ce sujet, peu importe comment vous en arrivez à cette conclusion?—R. Je crois qu'on devrait accorder $12 par mois, et laisser la même limite d'âge que pour les autres, à 18 ans.

Q. Si l'enfant est complètement orphelin?—R. Oui, garçon ou fille.

Q. Alors vous accorderiez une pension de $30 par mois à une mère veuve. Accorderiez-vous les mêmes droits à un père qui dépendrait entièrement de son fils?—R. Oh, oui, je crois qu'on devrait le traiter de la même manière que la veuve sans enfants.

Q. Supposons qu'il soit invalide et incapable de subvenir à ses propres besoins. Vous croyez qu'il devrait travailler, s'il en était capable?—R. Bien...

Q. Etablissez-vous une différence entre l'homme et la femme, oui ou non?—R. Je crois que je n'en ferais pas.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous accorderiez une pension au père, qu'il soit dépendant ou non?—R. Il recevrait une pension s'il est dépendant.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Le point important, c'est que la femme dont le fils était le seul soutien serait obligée de travailler maintenant, parce que son fils la supportait autrefois; dans un cas de ce genre accorderiez-vous une pension?—R. Oui.

Q. Mais accorderiez-vous une pension à l'homme qui était soutenu par son fils, s'il peut travailler?—R. Il ne devrait pas recevoir de pension, s'il est en état de travailler. Je suis dans la même position. S'il arrivait quoi que ce soit à mon fils, je ne m'attendrais pas à recevoir une pension du Gouvernement.

Par M. Nesbitt:

Q. Evidemment vous n'êtes pas un cas ordinaire. Supposons que vous soyez obligé de gagner votre vie en travaillant de vos mains?—R. Je ne vois pas qu'il y ait de différence. Evidemment, je suis probablement un cas extraordinaire. Mon fils est au service du pays depuis le commencement de la guerre. Il fut attaqué de l'appendicite à Valcartier, et je le fis transporter chez moi, à mes frais; puis je l'envoyai à Saint-Thomas et je payai tous ces déboursés moi-même. Non pas parce que le ministère de la Milice n'a pas voulu le faire; on voulait le faire opérer à l'hôpital militaire à Québec.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Mais vous n'avez pas voulu prendre ce risque?—R. Ce n'est pas cela. Le garçon se trouvait seul parmi des étrangers.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous voulez vous occuper de votre fils vous-même—R. C'était pour faire plaisir à mon fils.

Q. Et à sa mère aussi, si elle vit encore?—R. Elle vit encore, cependant, je l'aurais fait quand même, que la mère fût vivante ou non.

M. SCOTT: Lorsque vous soulevez la question des personnes dépendantes, à part des veuves et des enfants,—il y a certainement des réclamations—vous ouvrez la porte à beaucoup de demandes qui ne sont pas raisonnables.

L'hon. M. OLIVER: Il est à nous donner son avis sur ce sujet.

Le TÉMOIN: Je ne veux pas être personnel, mais je vous ferai remarquer qu'en ce moment on fait des demandes qui ne sont pas raisonnables, et vous leur faites droit.

Par M. Nesbitt:

Q. Ne parlez pas de cela.—R. Maintenant, je vous ferai remarquer, messieurs, que s'il est connu que le gouvernement a l'intention d'établir un système de pensions raisonnable pour prendre soin des soldats et de leurs familles après qu'ils se sont enrôlés, et qu'ils ont été envoyés en service actif, sans tenir compte de la manière dont le soldat est blessé, que ce soit par sa négligence ou non, vous aurez fait plus pour stimuler le recrutement dans ce pays par ce moyen que de n'importe quelle autre manière. Une personne mécontente, une veuve, par exemple, peut faire tellement de tort au recrutement que 50 hommes ne pourraient pas détruire son œuvre.

Par le président:

Q. Il n'y a pas de doute à ce sujet.—R. Je crois que vous avez l'intention de recommander qu'on accorde des pensions satisfaisantes. Maintenant, j'ai l'occasion de me mêler tous les jours à des personnes qui discutent cette question, et je vous assure qu'il y a beaucoup de mécontents. Il y en a plus que vous croyez. M. Waters, le représentant du Congrès des Métiers et moi-même, avons entendu beaucoup de choses qui ne sont pas venues à vos oreilles. Mais nous sommes ici non seulement dans l'intérêt de ces gens, mais aussi dans celui du pays en général. Nous nous intéressons autant au pays et au bien-être du peuple que n'importe qui. Si on établit un système de pension satisfaisant, on aura fait une grande chose. Si on annonçait aujourd'hui que le gouvernement a l'intention de s'occuper de cas semblables à celui du soldat noyé dans le canal, cela produirait de bons résultats d'après ce que j'ai constaté moi-même. Ce que je vous dit, messieurs, n'est que le fruit de mon expérience. J'ai été échevin et maire de Saint-Thomas pendant un certain nombre d'années; et les personnes qui occupent ces positions reçoivent un grand nombre de lettres. Je n'ai jamais reçu une lettre de qui que ce soit sans m'enquérir moi-même des faits, et j'ai reçu des lettres de femmes dont la plupart des hommes n'auraient pas voulu approcher, mais j'allais moi-même les voir pour me renseigner. Je suis allé une fois chez une femme, et comme celle-ci n'était pas chez elle, je frappai chez sa voisine. Elle vint à la porte, et je lui demandai si elle savait où était sa voisine. Elle répondit: "Je n'ai aucune relation avec elle", et me ferma la porte au nez. Je cite ces cas pour vous montrer que j'ai étudié le peuple, j'en ai fait une étude personnelle pendant presque toute ma vie. Je ne vous ai cité que des faits, et je crois qu'on peut les prouver. Et je me suis fait cette opinion sur les pensions, en conversant avec nos soldats, individuellement. Ils sont d'avis que les pensions ne sont pas suffisantes.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Vous calculez qu'on devrait accorder $50 par mois à un soldat invalide, et $30 à une veuve, et vous placez les personnes entièrement dépendantes du soldat, un certain nombre du moins, dans la même catégorie que les veuves; les autres personnes dépendantes recevraient les pensions que le bureau voudrait bien leur accorder?—R. On devrait certainement leur accorder quelque chose.

Q. Voici une autre catégorie de soldat blessé, ou partiellement invalide. Que faites-vous des personnes dépendantes dans son cas. Supposons qu'un homme ait perdu un bras ou une jambe, ou qu'il ait reçu des blessures internes, mais qu'il soit

encore capable de travailler dans une certaine mesure, cependant pas aussi bien qu'autrefois et sujet à devenir incapable; c'est-à-dire, qu'il deviendra incapable de travailler plus vite que s'il n'avait pas été blessé à la guerre. Que faites-vous pour ses dépendants dans ce cas?—R. Par exemple, si un homme perd un bras à la guerre, prend à son retour un emploi qui lui permet de gagner sa vie, et que plus tard à cause de ce bras, il n'est plus en état de subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille, je crois que le bureau devrait étudier son cas de nouveau.

Q. Ceci serait au début. Prenez le cas de cet individu qui reçoit $50 par mois, s'il a une femme, reçoit-elle une pension?—R. Non, monsieur.

Q. Le $50 est pour les deux?—R. Oui.

Q. Je comprends. Alors, que feriez-vous dans le cas du soldat qui n'est que partiellement invalide?—R. Je crois qu'un homme qui a été blessé ou qui est devenu partiellement invalide devrait recevoir une pension quelconque.

Q. Il le devrait. Mais que faites-vous pour ses dépendants?—R. Bien, si les personnes dépendantes ont à souffrir de cette invalidité je crois qu'on devrait leur accorder quelque chose.

Q. Oui, mais je voudrais qu'on rédige une loi qui servirait de guide à la commission qui s'occupe de la question. Je sais que peu importe les lois que vous rédigerez qu'il faudra toujours que la commission exerce sa discrétion dans une large mesure, mais nous voulons rédiger des lois en tant que la chose sera possible.—R. Je ne sais si je pourrais indiquer un montant déterminé, mais je crois qu'on devrait proportionner la pension dans ces cas au montant que le soldat contribuait au soutien de ces personnes lorsqu'il était en état de le faire.

Par M. Scott:

Q. Dans le cas où le soldat n'est que partiellement invalide vous n'accorderiez pas de pension à la femme?—R. Si vous accordez une pension à l'homme et que celui-ci fasse vivre sa femme, je ne crois pas que l'Etat ait quelque obligation envers celle-ci.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Voici où je veux en venir; prenons votre profession par exemple. Vous avez pu donner à votre femme $100 ou $200 tous les mois. Vu que votre emploi est très rémunérateur votre femme veut vivre à l'aise avec vos revenus. Vous êtes devenu complètement incapable de remplir votre ancien emploi et ainsi vous êtes obligé de vous occuper au premier emploi que vous pourrez obtenir. Si votre femme ne reçoit aucune pension, elle se trouve dans une position pénible à la suite de votre invalidité?—R. Cela peut se faire, mais j'ai proposé que le soldat reçoive pleine et entière pension s'il n'est pas capable de remplir son ancienne position, et dans ce cas sa femme ne devrait pas recevoir de pension.

L'hon. M. OLIVER: Très bien.

Par M. Nesbitt:

Q. On devrait baser le montant de la pension sur la capacité du soldat à remplir son ancien emploi?—R. Oui.

L'hon. M. OLIVER: Dans le cas que j'ai cité l'individu n'est pas complètement invalide, en conséquence on ne devrait pas lui accorder la pension des soldats complètement invalides.

M. GREEN: Le témoin prétend que si l'individu ne peut pas remplir son ancien emploi qu'on devrait lui accorder cette pension.

L'honorable M. OLIVER: Nous admettons cela et je crois que M. Lawrence prétend que la chose n'est pas pratique.

Le TÉMOIN: Je vous demande pardon, je n'ai pas affirmé cela. Je crois que le système est pratique et qu'on devrait le suivre. Je ne pourrais pas recommander autre chose. Je recommande qu'on accepte l'avis de ceux que je représente ici et je ne peux pas suivre d'autre ligne de conduite.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Supposons qu'on n'admette pas cela et que l'on fixe un maximum de $50 pour l'invalidité complète. Dans ce cas on accordera une pension moindre au soldat qui n'est que partiellement invalide?—R. Oui.

Q. Alors est-ce que la femme reçoit une pension dans le cas du soldat qui est complètement invalide ou dans le cas du soldat qui n'est que partiellement invalide?—R. Je crois que si un homme est partiellement invalide qu'il recevra une certaine pension. Dans ce cas, s'il est marié je ne vois pas comment sa femme aurait droit à une pension. Il fait vivre sa femme et vous devriez lui accorder une pension qui lui permette de continuer à subvenir à ses besoins. Je ne vois pas pourquoi on accorderait une pension supplémentaire.

Q. C'est votre avis?—R. Oui, monsieur.

Q. Tant que l'homme vivrait?—R. Tant qu'il vivrait avec sa femme et la ferait vivre la pension devrait être payée.

Q. Dans le cas du maximum de $50 par mois, ou d'une pension de moins de $50 par mois, vous n'accorderiez rien à la femme?—R. Non.

Q. Ceci est définitif. J'aurais été porté à croire qu'on aurait considéré particulièrement la femme mariée dans tous les cas, parce que bien souvent, elle a beaucoup à dire dans l'enrôlement de son mari, et je crois qu'il ne serait pas juste de ne rien lui accorder si son mari se fait blesser?—R. Evidemment ils sont supposés ne faire qu'un.

Par M. Nesbitt:

Q. Elle est considérée dans la personne de son mari, bien que ce soit peu de chose?—R. Pas toujours.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Supposons que nous accordions une pension de $50 par mois?—R. Dans ce cas je crois qu'on devrait la payer aux deux.

Q. Supposons qu'ils aient des enfants?

M. NESBITT: Ils reçoivent une allocation pour chaque enfant.

L'honorable M. OLIVER: Ne tombez pas dans cette erreur, ils ne reçoivent rien dans le cas d'un homme invalide; cette pension n'a pour but que de venir en aide à l'individu. J'ai vu un homme à Edmonton qui promenait deux enfants dans une petite voiture, sa femme en portait un autre dans ses bras , et un quatrième les suivait. Cet homme est probablement un très bon soldat, meilleur que s'il n'avait pas une femme et des enfants. Il peut se faire qu'il se soit enrôlé sur les instances de sa femme. Si cet homme devient invalide il reçoit $50, c'est-à-dire s'il devient complètement invalide; s'il n'est que partiellement invalide il ne recevra pas tant que cela. Maintenant, que faites-vous de la femme et des enfants dans un cas semblable?

Le TÉMOIN: Je crois que l'on devrait tenir compte des familles nombreuses.

L'honorable M. OLIVER: On devrait certainement leur accorder quelque chose.

Le TÉMOIN: Si l'homme et la femme vivent ensemble et que l'homme après s'être enrôlé se fait tuer ou devient complètement invalide et qu'ils ont un certain nombre d'enfants n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans, je crois qu'on devrait accorder quelque chose aux enfants. C'est tout ce que j'avais l'intention de dire au Comité. M. Watters, le président du Canadian Labour Congress est ici, si vous désirez l'interroger il est à votre disposition.

Le PRÉSIDENT: Nous serons heureux d'entendre M. Watters s'il a quelque chose à nous dire.

Le Témoin est congédié.

M. J. C. WATTERS est appelé et interrogé.

Le TÉMOIN: Monsieur le Président, messieurs, je ne sais si je pourrai vous dire quelque chose de nouveau. Je veux simplement appuyer ce qui a été dit par M. Lawrence. Je n'étais pas présent à la séance, hier, lorsqu'il a donné la première partie de son témoignage et je ne sais s'il a dit qu'il n'était pas désirable du tout, à notre avis, d'essayer d'établir une distinction entre le soldat qui est blessé au feu et celui qui est blessé en se préparant pour aller au front.

L'honorable M. OLIVER: Nous avons discuté cette question.

Le TÉMOIN: C'est la première séance à laquelle j'ai le plaisir d'assister et je ne savais pas si on avait étudié cette question.

Par M. Macdonell:

Q. Quel est votre avis?—R. Je suis d'avis qu'un soldat qui est blessé durant la période d'entraînement a droit à la même considération que celui qui est blessé au feu.

M. NESBITT: Nous sommes tous de cet avis.

Le TÉMOIN: Alors il est inutile de discuter ce point. Je sais qu'il est très difficile de trouver une base équitable sur laquelle on pourrait établir le système des pensions. Si nous considérions la chose du point de vue de ce que l'individu sacrifie pour aller au feu, nous serions tentés de varier le montant des pensions selon le sacrifice que l'individu a fait.

Par M. Scott:

Q. Selon son emploi?—R. Selon son emploi. Il peut y avoir des hommes qui gagnaient $150 par mois, qui entrevoyaient de belles chances de doubler ce montant en restant au pays. A leur retour s'ils ne reçoivent qu'une pension de $50 par mois et que tous leurs projets d'avenir soient ruinés, vous admettrez que cette pension n'est pas suffisante dans ces cas. D'un autre côté, il y a l'ouvrier qui, peut-être, ne gagnait que $40 par mois, et à son retour il recevra $50.

M. GREEN: Il est très difficile d'établir cette distinction.

Le TÉMOIN: Oui. Je comprends très bien ces difficultés. Il me semble que le comité ne doit considérer que les services rendus au pays, les mettre tous dans le même sac, si je peux me servir de cette expression, et reconnaître que les services de chaque individu ont la même valeur aux yeux de l'Etat. Il nous faut considérer la chose à ce point de vue, car si nous retracions les services de tous les soldats en particulier, on pourrait se demander comment se fait-il qu'un individu gagne $150 tandis qu'un autre n'en gagne que $40.

Par M. Macdonell:

Q. Il nous serait impossible d'établir un système qui étudierait tous les cas en particulier. N'est-ce pas ce que vous recommandez?—R. La chose se présente d'elle-même à mon esprit: vous ne pouvez pas traiter tous les cas en particulier. Il faut tous les mettre sur le même pied; voici les services qu'ils ont rendus au pays; traitez-les tous de la même manière.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Vous croyez qu'il ne serait pas pratique de traiter la question d'aucune autre manière?—R. Non, ce ne serait pas pratique. J'approuve entièrement les recommandations qu'a faites M. Lawrence. Même une pension de $50 par mois ne me semble pas suffisante, mais à tout considérer je suis porté à croire qu'on devrait accorder une pension de $50 par mois au soldat complètement invalide, mais rien moins que cela, afin de lui permettre de vivre convenablement.

Par le Président:

Q. Voulez-vous dire le soldat qui est incapable de gagner sa vie, qui est complètement invalide?—R. Oui, celui qui est complètement invalide. L'homme qui, à la suite de blessures reçues, n'est pas en état de gagner sa vie

Q. On nous dit que le nombre de ceux-ci n'est pas considérable.—R. Je comprends cela. Il sera plus difficile de régler les cas de ceux qui seront partiellement invalides et de leur accorder une pension proportionnée à leur invalidité.

Par M. Macdonell:

Q. Ou les cas d'invalidité temporaire.—R. Oui.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Le colonel Belton nous a donné une liste des différentes catégories sur lesquelles on devrait se baser pour payer les pensions. Nous avons essayé de les lui faire définir, mais nous n'avons pas réussi. Le premier degré ne s'appliquerait qu'à ceux qui sont devenus complètement incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues, ou de maladies contractées en service actif au feu, au cours des exercices ou durant la période d'entraînement, ou en vaquant à d'autres devoirs militaires. Maintenant, dites-nous en quoi devrait consister la blessure, d'après vous, pour que le soldat soit classé dans cette catégorie.

M. GREEN: Il faudrait qu'il soit complètement invalide?

L'honorable M. OLIVER: Oui.

R. Je crois que c'est un problème très difficile à résoudre.

Q. C'est pour cela que nous voulons en avoir la solution.—R. Il est très difficile de définir ce que c'est qu'un homme complètement invalide, à moins qu'il ait perdu les deux bras, par exemple.

Q. Si un homme a perdu les deux bras, est-il complètement invalide?—R. Oui, il me semble que c'est un cas d'invalidité complète. Un homme qui aurait perdu les deux yeux ne serait-il pas complètement invalide, car j'en ai vu à l'Association des aveugles occupés à des emplois qui leur permettaient de gagner quelque chose.

Q. Ne croyez-vous pas qu'un homme qui aurait perdu les deux mains aurait droit à cette pension?—R. Oui.

Q. C'est ce que je veux savoir. Je n'ai pas l'intention d'ergoter sur les mots "complètement invalide", je veux simplement savoir quelles sont les blessures qui donneraient droit à une pension de $50, à votre avis.

M. GREEN: Si un homme avait perdu les deux jambes, par exemple?—R. Oui, un homme qui aurait perdu les deux jambes serait classé dans la catégorie des complètement invalides.

Par le Président:

Q. Supposons que cet individu soit un graveur? Cela ne l'empêcherait pas de travailler à son métier, n'est-ce pas?—R. Même un homme qui est entièrement aveugle n'est pas complètement invalide, parce que, comme je vous l'ai déjà fait remarquer, j'en ai vu qui travaillaient; mais règle générale, je classerais avec les complètement invalides un homme qui aurait perdu les deux jambes.

Q. Un homme qui aurait perdu un bras serait-il classé dans la catégorie des complètement invalides?—R. Non.

Q. Ni un homme qui aurait perdu une jambe?—R. Non.

Q. Ou un œil?—R. Non.

Q. Que pensez-vous de la surdité?—R. Je ne crois pas que cela soit un cas d'invalidité complète parce qu'il y a un grand nombre de sourds qui gagnent leur vie.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Maintenant, on classe dans la deuxième catégorie ceux qui sont devenus dans une très grande mesure incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou de maladies contractées en service actif. A votre avis est-ce qu'un homme qui aurait perdu un bras serait dans une très grande mesure incapable de gagner sa vie?—R.

Règle générale, je crois qu'un homme qui a perdu un bras est à un grand désavantage pour gagner sa vie.

M. SCOTT: Il vous faut aussi tenir compte des autres catégories. Il y a le degré d'incapacité extrême, le degré d'incapacité matérielle et le degré d'incapacité plus ou moins prononcée.

M. NESBITT: On devrait retrancher ce degré extrême.

Le TÉMOIN: Il me serait très difficile d'établir à première vue une distinction entre ces degrés.

L'honorable M. OLIVER: Nous voulons avoir votre opinion. Vous nous avez défini le premier degré, c'est-à-dire l'homme incapable de gagner sa vie.

M. SCOTT: N'a-t-il pas le droit de savoir quels sont les degrés qui suivent, afin qu'il puisse se prononcer intelligemment sur la question?

L'hon. M. OLIVER: Très bien. On applique le deuxième degré à ceux qui sont devenus dans une très grande mesure incapables de gagner leur vie. Le troisième degré s'applique à ceux qui sont devenus à un degré prononcé incapables de gagner leur vie. D'après le quatrième, il faut qu'il soit invalide dans une mesure limitée, tandis que le cinquième spécifie qu'il doit être invalide dans une faible mesure. Ce ne sont que des termes, et il faudrait les illustrer par des exemples, de la même manière que les causes en loi sont définies par les décisions de la cour.

M. NESBITT: Le degré extrême devrait être placé dans la catégorie n° 1.

L'hon. M. OLIVER: Non.

M. NESBITT: Qu'entendez-vous par extrême?

L'hon. M. OLIVER: Je crois qu'il devrait y avoir certaines différences entre les Nos 1 et 2.

M. SCOTT: M. Darling les divise en neuf groupes.

Le TÉMOIN: Est-ce que les fonctionnaires du ministère qui accordent les pensions n'ont pas défini ces degrés eux-mêmes?

L'on. M. OLIVER: Nous avons interrogé le colonel Belton ici, et nous avons essayé de les lui faire définir, mais il ne l'a pas fait. Maintenant, M. Watters, vous êtes un homme pratique, croyez-vous qu'un homme qui a perdu un bras est rendu à un degré extrême ou dans une très grande mesure incapable de gagner sa vie.

M. GREEN: En tenant compte des autres degrés énumérés.

Le TÉMOIN: Non.

L'hon. M. OLIVER: Supposons qu'il ait perdu son bras droit.

M. NESBITT: Il apprendra vite à se servir de l'autre.

Le PRÉSIDENT: Je croirais que cet homme serait incapable à un degré extrême de gagner sa vie. Il serait presque incapable de remplir certains emplois.

L'hon. M. OLIVER: Absolument incapable de remplir plusieurs emplois, de fait incapable de remplir presque tous les emplois.

Le PRÉSIDENT: Oui, s'il était peintre, par exemple, il ne pourrait pas remplir cet emploi, s'il a perdu le bras droit.

M. NESBITT: Pourquoi?

Le PRÉSIDENT: Parce qu'il ne pourrait pas travailler en sa qualité de peintre ou de charpentier.

M. NESSBITT: Je connais de ces hommes qui peuvent faire plus de travail que vous et moi.

Le TÉMOIN: J'en connais plusieurs. Je connais un homme dont le bras est coupé au coude, et vous seriez surpris de voir tout ce qu'il peut faire. Il peut assembler des caractères d'imprimerie et faire une quantité d'autres choses. Mais ce sont des cas exceptionnels. Il nous faut considérer la généralité de ces cas.

Par l'honorable M. Oliver:

Q. Prenez le cas d'un homme qui a perdu une jambe. Il ne se trouve pas dans une position très désavantageuse?—R. Non, sa position n'est pas aussi grave que celle de l'individu qui a perdu un bras.

L'hon. M. OLIVER: Je suis fortement d'avis que l'on devrait classer dans cette catégorie l'individu qui a perdu un bras.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je ferais également.

Par M. Green:

Q. Si vous mettez deux ou trois dans la même catégorie, je suis de votre avis?—R. Il y a si peu de différence entre les deux que vous pouvez très difficilement établir une distinction.

Par M. Macdonell:

Q. C'est une question d'opinion?—R. Je suis d'avis qu'un individu qui a perdu un bras devrait être classé dans la catégorie de ceux qui sont dans une très grande mesure ou à un degré extrême incapables de gagner leur vie.

Le PRÉSIDENT: Il faut aussi tenir compte de l'âge auquel il perd son bras. Si c'est pendant l'enfance, il peut facilement s'adapter à ce nouvel état de vie. Pour un homme qui serait arrivé à l'âge mûr, ce serait plus difficile de se remettre de cette infirmité.

M. SCOTT: Il doit y avoir quelqu'un dans le personnel du Bureau des pensions qui, dans la pratique, a réellement à décider de ces cas.

L'hon. M. OLIVER: Nous avons interrogé l'homme pratique ici, mais nous n'avons pas pu obtenir une réponse satisfaisante de lui.

M. MACDONELL: Nous n'avons pas adopté cette classification. Elle se prête à la nous discutons de cas fondés sur des hypothèses.

L'hon. M. OLIVER: Il nous faut établir des distinctions.

M. MACDONELL: Cette classification est tout à fait impossible.

Par M. Nesbitt:

Q. Que préférez-vous, la classification par degré, ou la classification américaine qui accorde tant pour un bras, tant pour une jambe?—R. Je suis porté à favoriser le système le plus défini, le système américain.

Par M. Scott:

Q. C'est-à-dire pour l'invalidité complète?—R. Oui.

Q. Accordez-lui tant pour une jambe ou un bras, ou tant pour un œil?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Ceci remplacerait tout sauf l'invalidité complète.

Par M. Macdonnell:

Q. A votre avis alors, en dehors des cas d'invalidité complète, vous appliqueriez le système de classification qui se base sur la blessure individuelle et qui a été adopté par la marine des Etats-Unis?—R. Oui je suis porté à croire que c'est le meilleur système.

Q. Vous n'auriez pas un autre système de classification que vous pourriez nous recommander?—R. Non, je n'en ai pas. Il faudrait accorder beaucoup de latitude au Bureau lui-même.

L'honorable M. OLIVER: Vous ne pouvez pas fixer cette classification et il faut que le bureau ait beaucoup de latitude, mais le gouverneur devrait certainement poser les limites dans lesquelles cette latitude doit s'exercer.

M. GREEN: Le témoin dit, si je le comprends bien, qu'il est en faveur du système américain qui accorde tant pour une blessure définie. S'il favorise ce système, il ne peut pas y avoir beaucoup de latitude dans les pensions.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui perdent, disons, la main droite reçoivent le même montant. Il n'y a pas de latitude dans ce système.

M. GREEN: Peu importe la perte de l'individu, les systèmes français et américain lui accorde un montant déterminé. Si vous acceptez ce système, vous n'avez aucune latitude.

Le TÉMOIN: J'ai fait cette déclaration lorsqu'on m'a demandé quel était le système que je préférais, le système des degrés ou le système américain. Mon avis sur le système américain c'est qu'il est défini.

Par M. Green:

Q. Ensuite vous complétez cette déclaration en disant qu'on devrait accorder beaucoup de latitude au Bureau des pensions. Vous ne pouvez pas lui accorder de latitude avec ce système.—R. Si nous n'adoptons pas ce système, vous accordez une pension au soldat partiellement invalide proportionnée aux revenus qu'il avait autrefois.

Q. Voulez-vous nous dire, M. Watters, s'il est préférable de nommer un bureau et de lui accorder beaucoup ou peu de latitude dans l'exercice de ses devoirs comme nous le jugerons bon, ou d'adopter le système français ou américain qui accorde tant pour telle blessure, et de définir les pouvoirs du bureau? -R. Si je faisais partie du bureau je préférerais de beaucoup le système américain ou français.

Q. Si vous faisiez partie du Bureau des pensions? Quel est votre avis comme simple particulier?

Par l'honorable M. Oliver:

Q. En votre qualité actuelle, dites-nous ce que vous pensez de la différence entre les deux systèmes?

Par M. Scott:

Q. Quel est le système le plus juste?—R. Je suis porté à croire que le système américain ou français serait le plus satisfaisant.

M. SCOTT: Je le crois aussi.

Le TÉMOIN: Parce que, comme vous pouvez facilement le comprendre, les membres du Bureau des pensions, tout en étant animés des meilleures intentions au monde, pourraient commettre des erreurs; tandis que s'il ont des règlements définis à suivre ils seront moins exposés à commettre des denis de justice.

Par M. Macdonell:

Q. Vous avez tout dit ce que vous aviez à dire sur cet aspect de la question?—R. Oui.

Q. A votre avis, serait-il désirable d'établir des écoles professionnelles ou industrielles, des collèges, ou des hôpitaux, ou des institutions de ce genre, pour les soldats qui ont été blessés?—R. Je répondrai à cette question sans prendre de détours. Et lorsque je réponds à cette question dans l'affirmative, je sais très bien qu'il y a de nos gens, des ouvriers, qui prétendront que les soldats avec cette formation prendront peut-être la place de plusieurs d'entre eux. Mais en considérant cette question au point de vue humanitaire, je crois que le meilleur service que nous pouvons rendre à la nation canadienne est de fournir à ces soldats blessés l'occasion de gagner leur vie, et de les mettre en état de pouvoir gagner leur vie.

Q. Quel serait le meilleur moyen de mettre ce projet à exécution et comment obdrait-on les meilleurs résultats?—R. Réellement, M. Macdonell, il me faut avouer que je n'ai pas assez étudié la question pour pouvoir vous donner une réponse intelligente.

M. SCOTT: Vous trouveriez une quantité de renseignements dans le rapport de la France.

Par M. Macdonell:

Q. Y a-t-il d'autres renseignements que vous désireriez donner au comité?—R. Je pense que cela couvre bien la question, et je crois que nous en avons discuté tous les aspects. J'approuve tout ce que M. Lawrence a dit sur la question des taux.

Par M. Nesbitt:

Q. Au sujet de l'invalidité partielle, vous avez entendu la discussion que nous avons eue ce matin à ce sujet avec M. Lawrence. Recommanderiez-vous qu'on accorde

une pension supplémentaire à la femme du soldat qui reçoit une pension partielle?—R. Non, parce qu'il est généralement reconnu que c'est le mari qui subvient aux besoins de la famille, et en lui accordant une pension suffisante pour subvenir aux besoins de la famille c'est tout ce qui est nécessaire.

Par M. Scott:

Q. La pension que reçoit le soldat partiellement invalide comblerait la perte occasionnée à celui-ci dans sa capacité productive par sa blessure?—R. Exactement.

Q. En conséquence vous croyez qu'il ne serait pas nécessaire d'accorder une allocation supplémentaire dans ce cas?—R. Exactement, parce que sa pension comblerait ce déficit. Ce cas est tout à fait différent de celui du soldat complètement invalide, ou d'une veuve.

Le Président: Nous vous remercions beaucoup de votre témoignage, M. Waters.

Le témoin est congédié.

Le comité s'ajourne.

Chambre des Communes,
Salle du Comité n° 306.
Mercredi, le 5 avril 1916.

Le Comité s'assemble à 11 a.m. Sur motion de M. Nesbitt, M. Nickle préside l'assemblée en l'absence de l'honorable M. Hazen.

Le Président suppléant: Sir Herbert Ames est ici ce matin et nous aimerions qu'il nous explique le fonctionnement du Fonds Patriotique.

Sir Herbert Ames: M. le Président, lorsque j'appris que le Comité des Pensions siégeait, bien qu'incapable de suivre les séances en y assistant comme je l'aurais aimé, j'ai cru néanmoins que l'expérience acquise en administrant le Fonds Patriotique pourrait être de quelque utilité à ce Comité. Je n'ai aucunement l'intention de faire des recommandations relativement au traitement des soldats invalides. M. Scammel, le représentant du Comité des Hôpitaux, a fait une étude de cette question et leur Commission est plus en état de la traiter que je le suis, mais nous avons été en contact avec les dépendants des soldats au cours des derniers 20 mois et nous avons peut-être acquis des renseignements qui pourraient être de quelque utilité à votre Comité dans ses délibérations. D'abord, je crois que nous pouvons affirmer qu'environ 15 pour 100 des personnes qui s'enrôlent ont des dépendants, et que ces soldats sont les soutiens de leurs familles respectives. Le gouvernement paie de 50,000 à 60,000 allocations d'absence, et nous émettons, en dehors de la province du Manitoba, environ 35,000 chèques à même le Fonds Patriotique pour venir en aide aux familles des soldats, ce qui laisse environ 15,000 familles qui, apparamment, n'ont pas besoin d'autre secours que celui qu'elles reçoivent du gouvernement.

M. Nesbitt: Toutes les divisions électorales n'ont pas souscrit à votre fonds.

Sir Herbert Ames: Il n'y a que quelques organisations indépendantes. La province du Manitoba a une organisation indépendante qui fonctionne de la même manière que la nôtre et qui est en très bonne relation avec nous. Il n'y a que des raisons techniques qui les séparent de nous; raisons qui eurent leur origine au début de l'organisation du fonds dans certains arrangements fiduciaires qu'ils firent et qui, d'après leurs règlements, les empêchent de se joindre à nous. Mais leurs méthodes sont exactement les mêmes que les nôtres. Tous nos renseignements, toutes nos archi-

ves sont à leur disposition, et nous sommes prêts à leur donner toute l'aide possible. A ma connaissance il n'y a pas d'organisation indépendante dans la Colombie-Britannique. Chilliwack était la dernière, et elle s'est jointe à nous; il n'y en a pas dans l'Alberta, je ne crois pas qu'il y en ait dans la Saskatchewan; et le Manitoba a une organisation provinciale homogène. Les seuls endroits dans l'Ontario aujourd'hui qui ne dépendent pas directement de nous sont Sarnia, Preston, Paris, et Fort-William. Je n'en connais pas d'autre.

M. Nesbitt: Norfolk s'est joint à vous?

Sir Herbert Ames: Norfolk s'est joint à nous. Ainsi cette liste vous donne une idée assez juste des conditions dans lesquelles se fait ce travail auprès des personnes dépendantes des soldats dans toutes les provinces du Dominion. Elle couvre le Nouveau-Brunswick, à l'exception de Grand-Falls, qui possède une organisation indépendante, et dans la Nouvelle-Ecosse le travail se fait au moyen d'associations, et il est très bien fait; et ainsi nous pouvons dire que nos rapports donnent une idée assez exacte des conditions dans toutes les parties du Canada excepté peut-être au Manitoba. Nous pourrions envoyer le rapport du Manitoba si on le désire.

Le Président suppléant: Quelles catégories de gens comprenez-vous dans le mot "personne dépendante".

Sir Herbert Ames: Nous sommes un peu plus large que le gouvernement dans notre interprétation des mots "personnes dépendantes". D'après nous il y a deux classes de personnes dépendantes. Celles qui sont entièrement dépendantes, et celles qui ne sont qu'indirectement ou partiellement dépendantes. Nous plaçons dans la catégorie des personnes entièrement dépendantes la femme du soldat et ses enfants, aussi tout membre invalide de la famille d'un soldat. Nous plaçons aussi dans cette catégorie la mère veuve d'un soldat non marié, dans les cas où il est son seul soutien—quand bien même il y aurait d'autres enfants dans la famille s'ils n'ont pas 15 ans,—d'après nous cette mère veuve reçoit le même traitement qu'une épouse. Nous reconnaissons aussi, dans une plus faible mesure, les droits des personnes indirectement dépendantes. Par exemple, prenons le cas d'une veuve qui a deux fils, et supposons qu'ils gagnaient tous les deux de petits salaires, et qu'un d'eux va à la guerre tandis que l'autre n'y va pas, à l'avenir cette famille ne pourra pas vivre avec le salaire de celui qui reste. Nous essayons de donner à cette famille autant que ce que gagnait celui qui s'est enrôlé, afin que cette famille se trouve dans la même position que par le passé. C'est ce que nous appelons un cas de personnes indirectement dépendantes, et il nous est impossible d'établir des règles définies pour ces cas, mais nous les laissons plutôt à la discrétion des organisations locales qui les traitent selon leurs mérites, en se basant sur deux principes fondamentaux; premièrement, que la famille serait dans le besoin si le fonds patriotique ne venait pas à son secours; deuxièmement, que la famille dépendait du soldat dans une certaine mesure. Je résume en un mot ce que je disais il y a un instant, c'est-à-dire qu'il y a 40,000 familles, en comprenant le Manitoba et les organisations indépendantes, qui reçoivent de l'aide du Fonds Patriotique aujourd'hui, et que ces chiffres sont à 10,000 ou 15,000 près les mêmes que ceux des familles qui reçoivent des allocations d'absence du gouvernement. Nous concluons d'après cela qu'environ 25 pour 100 de ceux qui reçoivent des allocations d'absence n'ont pas besoin d'autres secours, et sont satisfaits de ce qu'ils reçoivent du gouvernement, soit qu'ils aient des revenus privés ou autre chose.

M. Nessbitt: En plus, je suppose qu'il y a des personnes qui reçoivent des allocations d'absence auxquelles vous n'accorderiez pas de secours?

Sir Herbert Ames: Le gouvernement considère l'allocation d'absence comme une partie de la solde du soldat, et la donne à la femme de celui-ci qu'elle en ait besoin ou non. Le gouvernement ne considère la famille qu'au point de vue des services du soldat. Si un millionnaire et un cocher s'enrôle tous les deux comme simples soldats, la femme du millionnaire et la femme du cocher reçoivent chacune la somme de $20. C'est de peu d'importance pour la femme du millionnaire; mais ce n'est pas suffisant pour la femme du cocher si elle a trois ou quatre enfants. Le Fonds Patrio-

tique ne considère pas la chose du point de vue du soldat, mais il coopère avec le gouvernement; il vient au secours des familles, et orsqu'une famille ne reçoit pas suffisamment du gouvernement pour vivre convenablement, nous fournissons ce qui manque. Nous permettons à 40,000 familles au Canada de vivre convenablement avec ce que nous leur donnons tandis qu'autrement ces familles n'auraient que le stricte nécessaire. Maintenant, ceci vous donne, dans une certaine mesure, une idée de la pension maximum que le gouvernement sera obligé d'accorder aux veuves et aux mères et à leurs familles s'il y a de fortes pertes chez nos soldats. Tout ce que je pourrais vous dire encore qui pourrait vous être de quelque utilité se rapporterait à la composition des familles, et aux montants que nous accordons à ces familles.

(A ce moment l'honorable M. Hazen arrive et occupe le fauteuil présidentiel.)

M. Nesbitt: Nous voulons avoir une idée de la composition ordinaire des familles.

Sir Herbert Ames: Nous avons été surpris de constater que les familles en général sont peu nombreuses. Il y a cependant plusieurs exceptions, et nous avons plusieurs familles qui se composent de six, huit et dix enfants. Mais la plupart des familles que nous avons à secourir sont peu nombreuses, et je crois que nous pouvons attribuer ceci au fait que presque tous les hommes qui s'enrôlent sont relativement jeunes. J'ai en main notre rapport du mois de janvier. Nous avons eu à secourir 28,435 familles; elles ne se composaient que de 77,042 personnes, ce qui fait, comme vous le voyez, moins de trois personnes par famille. Règle générale, la moyenne se compose d'une femme, d'un enfant qui marche et d'un bébé; et, en tenant compte de l'augmentation possible dans certaines familles, je crois que la moyenne de ces familles comprendraient plus de trois personnes, une femme et deux enfants, si elles venaient toutes à perdre leur gagne-pain. Maintenant, nous avons constaté, en administrant le Fonds Patriotique, que le gouvernement accorde une somme fixe de $20 par mois à la femme de tout soldat, peu importe où elle demeure au Canada. Mais $20 vaudra beaucoup plus à l'Ile-du-Prince-Edouard qu'au Yukon; et, en conséquence, le Fonds Patriotique, en déterminant les sommes supplémentaires requises, les varie selon la province, et, dans une certaine mesure, établit une différence entre les centres urbains et les centres rûraux.

M. Green: Vous n'avez pas l'intention de recommander que le gouvernement établisse ces différences dans les pensions?

Sir Herbert Ames: Non. Je recommande simplement que le gouvernement tienne compte du maximum et du minimum, et qu'il essaie de trouver un juste milieu entre les deux. Si nous prenons le Dominion en entier, la moyenne mensuelle accordée par famille au cours du mois de janvier a été de $16.30. Nous donnons un peu moins aujourd'hui, à la suite de certaines modifications que nous avons apportées aux règlements concernant les femmes sans enfants; mais, règle générale, le Fonds Patriotique accorde environ 50 cents par jour à toutes les familles au Canada. Maintenant, le montant varie avec les différentes provinces, et il serait peut-être bon que vous notiez ce renseignement pour référence ultérieure. Les personnes dépendantes de soldats demeurant à Terre-Neuve reçoivent une moyenne de $11.81 par famille; celles qui demeurent à l'Ile-du-Prince-Edouard reçoivent $10 par famille; celles de la Nouvelle-Ecosse reçoivent $13 par famille; celles du Nouveau-Brunswick reçoivent en moyenne $14.58 par famille. Dans la province de Québec la moyenne a été de $13.16 par famille; tandis que dans l'Ontario, où nous avons 13,456 familles, la moyenne a été de $15.23 par famille.

M. Nesbitt: La plus élevée?

Sir Herbert Ames: Oui, jusqu'à présent. La moyenne monte graduellement en allant vers l'ouest. Je ne peux pas vous donner les chiffres du Manitoba en ce moment, mais je peux les obtenir. Saskatchewan est la province qui reçoit le plus en moyenne. Les 11,273 familles de la Saskatchewan reçurent en moyenne la somme de $23.19 par famille au cours du mois de janvier. Cependant, il y a eu une raison à cela, qui n'est

pas apparente d'abord, et la voici : l'organisation de la Saskatchewan considère l'argent que le soldat envoie comme son propre argent, et en dépose une somme équivalente au crédit de la famille en fidéicommis. En conséquence l'organisation de la Saskatchewan accumule une somme très considérable que l'on paiera aux femmes et aux familles des soldats lorsque ceux-ci seront de retour de la guerre, et ces sommes représenteront l'argent que les soldats auront envoyé à leurs familles pendant la guerre. Dans les autres provinces on ne fait ceci que lorsque les familles content, et en conséquence les moyennes des autres provinces ne peuvent pas être comparées à celles que j'ai déjà données.

M. NESBITT: Dans la Saskatchewan vous déposez une somme égale à celle que reçoit la famille?

Sir HERBERT AMES: Oui, nous déposons une somme équivalente. C'est-à-dire que, si une femme reçoit $15 par mois de son mari, nous prenons $15 de la somme qu'elle recevrait du Fonds Patriotique, et nous le déposons à son crédit en fidéicommis. Si cette femme prétend qu'en plus de ces $15 elle a besoin de la moitié de la somme, nous déposons l'autre moitié à son crédit, et si elle a des dettes à payer ou des comptes de médecin, on les paie avec les fonds qui sont déposés à son crédit en fidéicommis. Ce dépôt en fidéicommis est une réserve pour elle, et le but de cette réserve est d'avoir des fonds disponibles lorsque le soldat reviendra de la guerre pour subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille durant la période de reconstruction qui suivra la guerre. On lui remboursera cet argent en versements répartis sur une période de deux ou trois mois afin de lui donner le temps de se trouver un emploi. Dans l'Alberta-sud la moyenne est de $19.92 et dans l'Alberta-nord, de $20; à Vancouver la moyenne de $20.22, pour Vancouver agrandie, tandis qu'elle est de $20.61 pour toute la Colombie-Britannique. Ainsi, la moyenne des provinces de l'est varie de $10 pour l'Ile-du-Prince-Edouard à $15.32 pour la partie est de l'Ontario, tandis que la moyenne de toutes les provinces de l'ouest est d'environ $20. Ceci est un état des secours que nous donnons aux familles des soldats. Il faut aussi se souvenir que la plupart de ces familles, pas toutes cependant, mais le plus grand nombre reçoivent déjà une allocation d'absence de $20 par mois, et, dans un grand nombre de cas, elles reçoivent également une partie de la solde du mari. De sorte que ces familles ont un revenu initial de $35 par mois, et si vous voulez savoir le montant dont elles disposent par mois il vous faut ajouter $35 à ce que le Fonds Patriotique leur accorde. Ainsi donc, règle générale, les familles de trois personnes dans l'est qui sont secourues par le Fonds Patriotique ont un revenu total de $60 par mois, ou de $2 par jour; tandis que les familles de l'ouest qui comptent le même nombre de personnes reçoivent en moyenne $5 de plus ou un revenu total de $65 par mois. On nous a critiqué un peu prétendant que nous payons trop, mais nous justifions ces déboursés de deux manières; d'abord il y avait un très grand nombre de familles que nous avons secourues qui avaient des dettes lorsque les chefs de ces familles s'enrôlèrent, et nous avons toujours conseillé aux femmes d'employer l'argent que le mari envoyait pour payer ces dettes; après qu'on a fait ce que nous avons demandé, si le mobilier de la maison est en mauvais état, nous conseillons de se servir de l'argent qu'elles continuent à recevoir pour renouveler ce mobilier et ensuite pour se vêtir elles et leurs enfants. Nous ne croyons pas que les $35 soient suffisants pour nourrir une femme et deux enfants et lui permettre de payer les vieilles dettes ou de renouveler le mobilier ou de se vêtir convenablement elle et ses enfants, et en conséquence nous conseillons toujours d'employer l'argent que le mari envoit à ces fins.

M. NESBITT: Combien de soldats donnent une partie de leur solde à leur famille?

Sir HERBERT AMES: Cette coutume est presque générale. Elle est obligatoire depuis quelque temps, elle était volontaire d'abord. Et règle générale la solde cédée suit l'allocation d'absence; chaque fois que le soldat indique que son épouse ou sa mère a besoin d'une allocation d'absence, il s'en suit automatiquement que $15 de sa solde doivent lui êare payée . En conséquence la solde cédée a servi, dans une grande mesure, à la reconstruction du foyer d'un grand nombre de familles, et n'importe

quel membre du Comité du Fonds Patriotique vous dira que l'état général des familles est beaucoup meilleur lorsqu'il y a six mois qu'elles bénéficient de notre fonds qu'il l'était autrefois. Maintenant nous faisons tout en notre pouvoir, lorsque les dettes sont payées, la maison meublée et la femme et les enfants bien vêtus pour faire épargner à la femme une partie de la solde qu'elle reçoit, lui démontrant que le mari sera peut-être sans ouvrage au retour de la guerre, et qu'il serait bon d'avoir des économies à son retour. Maintenant, il faut aussi que le Comité tienne compte que la femme qui perdra son mari aura été secourue par le Fonds Patriotique pendant assez longtemps. Vous savez que ça prend de six à dix mois pour recruter, armer entraîner et envoyer un régiment au feu. Durant ces six ou huit mois presque toutes ces familles auront réussi à atteindre un degré d'aisance assez élevé si elles ont employé avec économies les sommes qui leur étaient versées, de sorte que lorsque le gouvernement commencera à payer des pensions à ces familles elles seront en état de faire face à l'avenir. Le premier versement que la femme reçoit, ordinairement trois mois après la mort de son mari, représente trois fois ce qu'elle recevra à tous les mois dorénavant. Si elle a droit à une pension de $35 par mois, elle recevra un chèque de $105 lorsqu'on lui enverra le premier versement de sa pension. Cela lui permettra de s'acheter des vêtements de deuil, et de payer ses dettes si elle en a, avant d'entrer dans sa nouvelle vie. En conséquence lorsque vous vous demanderez si les pensions actuelles sont suffisantes, je crois qu'il ne vous faudra pas vous imaginer qu'elles devraient atteindre le total de la somme accordée par le Fonds Patriotique aujourd'hui, parce qu'il a fallu que le Fonds Patriotique fasse miroiter certains avantages aux yeux des gens pour stimuler le recrutement, et aussi, parce que nous avons été obligé de relever le niveau de plusieurs familles, et ainsi vous n'aurez à accorder des pensions qu'à des familles qui seront assez bien établies.

Le PRÉSIDENT: Lorsque vous dites le total de la somme accordée par le Fonds Patriotique vous comprenez l'allocation d'absence, la solde cédée et la somme accordée par le Fonds Patriotique?

Sir HERBERT AMES: Oui. Et je ne crois pas que ce serait juste d'accorder une pension de $60 par mois à une femme, ce qui serait pratiquement le revenu des familles de l'est actuellement, pendant l'absence du mari, ou $65 par mois ce qui est la moyenne accordée aux familles de l'Ouest du Canada. Si les membres du Comité désirent me poser des questions sur ce sujet je me ferai un plaisir de leur donner tous les renseignements possibles. J'ai en main ce que nous appelons notre échelle maximum de secours pour les villes, ce que nous accordons à une femme sans enfants, ou avec un ou deux enfants, ou plus, avec leurs âges; je vous la ferai connaître si vous désirez l'inclure dans le procès-verbal. Je vous ferai remarquer relativement à cette échelle, que voici ce que nous appelons notre échelle maximum de secours pour les villes. Il est très rare que les comités locaux accordent le plein montant indiqué dans cette échelle maximum; on diminue ordinairement la somme de 10 ou 20 pour 100 mais nous publions cette liste afin qu'elle restreigne les organisations locales qui seraient portées à donner trop généreusement. On l'a préparée en se basant sur les conditions à Montréal et à Toronto où les loyers sont très élevés, et il est probable que les taux payés à Toronto et à Montréal sont moindres que ceux qui sont indiqués dans cette échelle.

M. MACDOALD: Quand l'allocation du Fonds Patriotique cesse-t-elle?

Sir HERBERT AMES: Dans le cas d'une femme qui a perdu son mari, elle continue jusqu'à ce qu'elle commence à recevoir sa pension.

M. MACDONALD: Et dans le cas d'un soldat qui est renvoyé chez lui invalide?

Sir HERBERT AMES: Le Fonds Patriotique ne s'occupe pas des soldats, nous croyons que ces cas relèvent de la Commission des Hôpitaux mais le Fonds Patriotique continue à secourir la femme et sa famille si l'homme est de retour de la guerre invalide et est envoyé à un sanatorium, ou n'a pas la permission de rester avec sa famille pour une raison quelconque. Dans ces cas nous voyons à ce que l'épouse n'ait pas à souffrir tant que le mari est invalide.

M. NESBITT: Je suppose que lorsqu'il est dans un asile pour les convalescents qu'il continue à recevoir sa solde?

Sir HERBERT AMES: S'il est dans un asile pour les convalescents nous continuons à secourir sa famille pourvu que la famille ait besoin de secours après avoir reçu la somme accordée par le gouvernement pendant qu'il est à l'asile des convalescents.

M. MACDONALD: En d'autres termes, tant qu'il est sur la liste des militaires.

Sir HERBERT AMES: Oui, jusqu'à ce que le gouvernement ait disposé de son cas.

M. NICKLE: Vous continuez à vous occuper de la femme?

Sir HERBERT AMES: Oui, on a fait cela à Montréal, nous avons plusieurs cas de ce genre à cet endroit que nous secourons encore. Nous n'avons pas un très grand nombre de ces cas, mais si une femme se présente à nous en disant que son mari est de retour, et qu'il est dans un sanatorium, et qu'elle et ses enfants ont encore besoin de secours, le Fonds Patriotique lui aidera dans une certaine mesure tant que son mari sera dans un sanatorium.

M. NESBITT: Savez-vous si le gouvernement accorde une allocation d'absence dans ces cas?

Sir HERBERT AMES: Je ne sais exactement ce que le gouvernement accorde; mais je sais que le soldat reçoit la même solde que s'il était au feu tant qu'il n'est pas libéré du service.

L'honorable M. LEMIEUX: Qui est-ce qui paie sa pension? Le gouvernement?

Sir HERBERT AMES: Oui, le gouvernement.

M. MACDONALD: Vous n'avez aucunes données qui indiqueraient ce que devrait être la pension accordée à un soldat, mais vous avez peut-être une idée de ce que ça devrait être en vous basant sur l'allocation que vous avez jugé nécessaire d'accorder à sa femme et à ses enfants?

Sir HERBERT AMES: Nos statistiques ne se rapportent qu'à la famille particulière de son chef.

M. MACDONALD: Bien, dans le cas d'une famille sans chef, en tenant compte des différents degrés d'invalidité, d'après vous la pension permanente qui sera accordée devrait-elle être plus élevée que votre allocation, ou moindre?

Sir HERBERT AMES: En tenant compte du fait que la veuve, avec l'aide du gouvernement et du Fonds Patriotique, aura tout probablement payé ses dettes et sera en possession d'un foyer confortable qui ne demandera plus de fortes dépenses lorsqu'elle recevra son premier chèque de pension, je crois que l'échelle que nous avons payée pourra être diminuée dans le cas d'une famille sans chef. Où il y a l'homme en plus, il faut tenir compte des soins que son état nécessite, et je crois qu'on ne pourrait pas diminuer nos taux, s'il prend soin de l'homme en plus.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire si l'homme est invalide.

Sir HERBERT AMES: Si l'homme est complètement invalide.

M. MACDONALD: Il faut alors que la pension vienne suppléer le Fonds Patriotique?

Sir HERBERT AMES: Oui, je crois que c'est juste. Je vais vous laisser cet état, les membres du comité peuvent se le passer, et vous verrez quelle est la moyenne dans les différentes localités. Elle varie très peu, et il est remarquable de constater que la moyenne est la même dans toutes les villes de l'Ontario qui suivent la même ligne de conduite. Le coût de la vie est plus élevé dans le district qui est traversé par la voie du Transcontinental National, et aussi dans les endroits au nord de la province qui se trouvent le long de la voie du Pacifique-Canadien et du Transcontinental, tel que Port-Arthur. Règle générale, dans la partie colonisée de l'Ontario il y a eu très peu de variation dans le montant accordé aux différents districts par les comités locaux. Maintenant il y a une autre question sur laquelle je voudrais attirer votre attention dans le but, si la chose est possible, de vous faire occuper de cette question. Il s'agit de la position dans laquelle se trouvent les épouses et les familles des réservistes anglais, français et belges au Canada, lorsque le mari est tué à la guerre.

M. MACDONALD: Vous voulez dire ceux qui font partie de l'armée expéditionnaire du Canada?

Sir HERBERT AMES: Non, dans l'armée anglais et dans les armées alliées. Lorsque la guerre se déclara les premiers à partir furent les réservistes anglais. Ils n'attendirent pas d'être appelés mais ils rejoignirent immédiatement l'armée.

Le PRÉSIDENT: Ces réservistes anglais reçoivent quelque chose de leur gouvernement, n'est-ce pas?

Sir HERBERT AMES: Oui. Et les pertes parmi ces réservistes anglais ont été très considérables. Ils s'embarquèrent à bord du premier bateau et rejoignirent leur régiment outre-mer, et ils laissèrent des familles dans toutes les parties du Canada. Ces hommes étaient venus au pays avec l'intention de s'établir, et plusieurs d'entre eux sont des citoyens canadiens dans toute la force du mot. Ils ne recevront, lorsque la guerre sera terminée, que la pension anglaise, et si cette pension n'est pas aussi élevée que la pension canadienne cela veut dire qu'ils seront obligés de s'adapter à un genre de vie, s'ils viennent demeurer au Canada, inférieur à celui que nous avons déterminé pour nos soldats. Maintenant, je voudrais que ce comité se demande sérieusement si les services que ces individus ont rendus à l'empire et que ces femmes rendent aussi ne méritent pas une récompense.

M. NESBITTS Ils sont sur les listes du Fonds Patriotique?

Sir HERBERT AMES: Oui, ils sont sur nos listes depuis le commencement de la guerre, et nous leur accordons la même allocation qu'aux familles canadiennes, car ils reçoivent beaucoup moins de leur gouvernement que les familles canadiennes. Je voudrais que ce comité étudie sérieusement cette question et se demande s'il ne devrait pas recommander que l'on accorde à ces familles la différence qu'il y a entre le taux de la pension impériale et le taux de la pension canadienne, lorsque ces familles demeuraient au Canada avant la guerre, et qu'elles ont l'intention d'y demeurer et d'y élever leurs enfants.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'une grande partie des pensions qui seront accordées le seront à des gens qui habiteront les Iles-Britanniques?

Sir HERBERT AMES: Un très grand nombre.

Le PRÉSIDENT: Et ceux qui recevront des pensions de nous recevront probablement des sommes plus considérables que les dépendants du soldat qui s'est enrôlé dans un régiment anglais, demeurant en Angleterre?

Sir HERBERT AMES: C'est vrai. Cependant si vous considérez l'état des familles individuellement, le fait que Mme Jones qui demeure en Angleterre reçoit plus que la somme accordée aux pensionnaires anglais n'aidera aucunement Mme Smith qui demeure à Calgary, et reçoit moins que les pensionnaires canadiens.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ces hommes qui sont enrôlés dans l'armée anglaise lorsqu'ils demeuraient au Canada n'ont pas reçu une somme quelconque des autorités anglaises à condition qu'ils rejoignent l'armée?

Sir HERBERT AMES: Ce n'est qu'une très petite somme.

Le PRÉSIDENT: Ils étaient obligés de rejoindre les régiments anglais. Ils n'auraient pas pu s'enrôler dans un régiment canadien quand bien même ils l'auraient désiré.

Sir HERBERT AMES: Je n'en sais rien.

M. NESBITT: Savez-vous s'ils ont été payés?

Le PRÉSIDENT: Je le crois, je demandais justement à sir Herbert s'il en savait quelque chose.

Sir HERBERT AMES: Si vous faisiez venir le secrétaire du Bureau des pensions impériales à Ottawa, il pourrait vous renseigner à ce sujet.

M. GREEN: Est-ce que le grand nombre des réservistes sont des officiers ou de simples soldats?

Sir HERBERT AMES: Ce sont en grande partie de simples soldats.

L'honorable M. LEMIEUX: Lorsque le réserviste anglais est tué au feu, est-ce que le Fonds Patriotique continue à secourir sa famille?

Sir HERBERT AMES: C'est ici que la difficulté se présente. Nous avons encore sur les listes du Fonds Patriotique un certain nombre de familles, qui, strictement parlant, ne devraient plus y être à notre avis. Mais nous ne pouvons pas les rayer de nos listes, vous ne pouvez pas abandonner la femme du réserviste anglais qui a six ou sept petits enfants si le mari a été tué à la guerre, pas avant qu'elle reçoive une pension du gouvernement anglais. Lorsqu'elle recevra cette pension, elle ne sera pas suffisante pour lui permettre de vivre au Canada.

Le PRÉSIDENT: Si ces gens sont enrôlés dans des régiments anglais, pourquoi le gouvernement anglais ne s'occupe-t-il pas d'eux?

Sir HERBERT AMES: Si le gouvernement anglais a l'intention d'accorder le taux de la pension canadienne à un réserviste dont la famille habite le Canada, très bien. Vous pourriez peut-être conclure une entente avec le gouvernement anglais par laquelle vous vous engageriez à payer le taux anglais aux soldats canadiens qui demeureront en Angleterre et en vertu de laquelle le gouvernement anglais payerait le taux canadien au Canada. Mais je ne crois pas qu'on consente à cela.

M. NESBITT: Nous ne voudrions pas faire cela.

Sir HERBERT AMES: Voici ce dont il s'agit, messieurs, et je crois que vous comprenez très bien le problème. Vous avez deux familles dans la même ville; les deux chefs sont allés à la guerre; l'un fait partie d'un régiment impérial, et l'autre d'un régiment canadien; les deux sont des citoyens de la même ville, ils ont l'intention tous les deux d'y demeurer et d'y élever leurs quatre ou cinq enfants. Et cependant la veuve du soldat canadien recevra une pension qui lui permettra de vivre convenablement, tandis que l'autre, parce que son mari faisait partie d'un régiment impérial, ne pourra pas vivre au Canada avec sa pension.

Le PRÉSIDENT: Mais nous ne sommes responsables que vis-à-vis des soldats qui vont à la guerre avec l'armée expéditionnaire canadienne?

Sir HERBERT AMES: N'êtes vous pas responsable vis-à-vis de ces femmes qui sont venues au Canada avec l'intention de devenir des citoyennes canadiennes, n'êtes-vous pas obligé de voir à ce qu'elles puissent y vivre convenablement, afin de les mettre en état de pouvoir bien élever leurs enfants? Nous avons eu à résoudre ce problème si souvent que nous avons été obligés maintes et maintes fois de conseiller à ces femmes de retourner en Angleterre avec leurs enfants. Lorsqu'une femme est établie dans une ville canadienne avec sa famille, et que le chef s'est fait tuer à la guerre, il me semble que nous perdons de futurs bons citoyens en disant à cette femme: "Votre pension ne vous permettra pas de vivre au Canada; nous allons vous payer votre passage pour retourner en Angleterre."

M. GREEN: Serons-nous plus responsables vis-à-vis ceux qui étaient ici au début de la guerre que vis-à-vis ceux qui seront dans la même position et qui nous viendront après la guerre?

Sir HERBERT AMES: Oui, parce que ceux qui étaient ici avant la guerre ne s'attendaient aucunement à une guerre, et vinrent s'établir ici avec l'intention de devenir citoyens canadiens. Ceux qui viendraient ici, connaissant la situation, sauraient parfaitement ce qu'ils pourraient ou ne pourraient pas recevoir. Je n'appliquerais pas ce règlement à ceux qui n'étaient pas citoyens *bona fide* du Canada avant la guerre.

M. NICKLE: Supposons qu'ils retournent en Angleterre?

Sir HERBERT AMES: Je ne leur accorderais que la pension anglaise s'ils retournaient subséquemment en Angleterre.

Le PRÉSIDENT: Vous leur donneriez le taux de la pension anglaise. Vous venez de nous dire que nous devrions y suppléer.

Sir HERBERT AMES: Je dis que le taux de la pension anglaise n'est pas suffisant au Canada, particulièrement dans les provinces de l'ouest; qu'une femme à Calgary, à Edmonton, ou en Colombie-Britannique ne peut pas vivre convenablement avec une pension anglaise, si elle a quatre ou cinq petits enfants.

L'honorable M. LEMIEUX: Quels sont les administrateurs de sa pension?

Sir HERBERT AMES: Le Bureau impérial des pensions. Vous pourriez demander au secrétaire de ce bureau de venir ici.

L'honorable M. LEMIEUX: Qui est le secrétaire?

Sir HERBERT AMES: M. Ferguson Davidson. C'est une nomination impériale.

M. MACDONALD: Nous devrions faire venir ce monsieur ici.

L'honorable M. LEMIEUX: Le sous-ministre des Postes et le sous-ministre de la Milice étaient autrefois les secrétaires ou les administrateurs de ce fonds.

L'honorable M. LEMIEUX: Sir Herbert, je désirerais vous demander certaines explications, avant que vous procédiez. En parlant de la position du réserviste anglais, vous avez parlé du réserviste français et belge.

Sir HERBERT AMES: J'arrive justement à ce point.

L'honorable M. LEMIEUX: Je désire vous entendre sur ce sujet.

Sir HERBRT AMES: J'allais justement vous demander de traiter de la même manière le réserviste français et belge. Ils se trouvent exactement dans la même position.

M. MACDONALD: Pouvez-vous nous donner une idée du nombre de ces réservistes?

Sir HERBERT AMES: Je peux vous donner le nombre approximatif.

M. GREEN: Que faites-vous dans le cas des réservistes italiens et russes?

Sir HERBERT AMES: J'allais justement vous en parler. Lorsque le Fonds patriotique fut inauguré on constata que presque tous les français et les belges d'âge militaire quittèrent le Canada pour se rendre en Europe. Il n'y a pas beaucoup de français ou de belges très riches au Canada, et si la tâche de secourir ces familles était retombée entièrement sur les franco-belges au pays, je crois que la tâche aurait été très lourde. Un des premiers problèmes résolus par le Fonds patriotique fut notre attitude vis-à-vis ces gens. Nous avons pensé, qu'au point de vue patriotique et au point de vue international, que nous devions inscrire sur les listes du Fronds patriotique les familles franco-belges, ce que nous avons fait d'ailleurs. Et par l'entremise des consuls français et belges, nous avons secouru toutes les familles qui étaient dans le besoin, et nous accordons à tous les mois sur demande certifiée des agents consulaires français et belges les sommes nécessaires pour permettre à ces familles françaises et belges de vivre convenablement.

L'hon. M. LEMIEUX: Pouvez-vous nous donner le montant approximatif?

Sir HERBERT AMES: Nous payons, par l'entremise du consul à Montréal, environ $10,000 par mois aux franco-belges, depuis le commencement de la guerre.

M. NESBITT: Ces gens ont-ils souscrit au Fonds patriotique?

Sir HERBERT AMES: Ils nous remettent tout ce qu'ils peuvent ramasser; ils se sont montrés très généreux. Nous payons à Montréal, environ $10,000 par mois aux franco-belges depuis un an et demi. Nous faisons la même chose à Québec, nous payons environ $1,200 par mois à Québec. Et nous payons aussi environ $700 ou $800 par mois à des familles ici et là par tout le Dominion. Nous avons un certain nombre de familles belges à Saint-Boniface, près de Winnipeg, et quelques-unes dans le nord de l'Alberta. Ainsi, je calcule que nous payons environ $12,000 par mois aux franco-belges, ce qui représente la différence entre ce qu'ils reçoivent de leur gouvernement et ce qu'ils ont besoin pour vivre convenablement au pays.

L'hon. M. LEMIEUX: Que fait-on lorsque le réserviste français ou belge se fait tuer?

Sir HERBERT AMES: C'est précisément la question qu'à soulevée M. Lemieux. Qu'allons-nous faire des familles françaises et belges ici au Canada? Ce sont d'excellentes gens, et ils sont très industrieux. Les belges, particulièrement, sont des mineurs ou des artisans habiles. Les français sont pour la plupart des agriculteurs, et d'excellents agriculteurs. On en trouve aussi un grand nombre dans les métiers qui demandent beaucoup d'habileté, dans toutes les parties du Canada. Tant que le Fonds patriotique portera secours à ces femmes et à ces enfants, ils pourront rester ici, mais dès que la guerre sera terminée nous serons obligés de les abandonner, et s'ils n'ont que la pension française ou belge, qui est très petite, ils se trouveront pratiquement sans

le sou. Cependant ils forment une classe très estimable de notre population. Nous les amenons ici avec leurs enfants, et ils s'établissent avec l'intention d'y toujours demeurer et de devenir citoyens canadiens; tous sont capables de gagner leur vie.

L'hon. M. LEMIEUX: Que pensez-vous de ces cas?

Sir HERBERT AMES: Je pense que le Canada est mêlé à une grande guerre nationale et qu'il fait sa part, et que tous nous désirons garder ces gens au Canada et faire instruire et élever leurs enfants aussi bien que les nôtres. Si nous désirons faire ceci il faut que nous les comprenions dans notre projet de pension. Je crois que la France et la Belgique apprécieraient beaucoup cet acte de courtoisie internationale, et que nous serions amplement dédommagés de ces déboursés lorsque la guerre serait terminée par les bons sentiments qui seraient créés dans ces pays si nous traitons généreusement les gens de cette classe.

L'hon. M. LEMIEUX: Si vous suivez les progrès du commerce de ce pays, n'avez-vous pas constaté que notre commerce avec la France a augmenté énormément depuis le commencement de la guerre, comparativement à ce qu'il était il y a quelques années?

Sir HERBERT AMES: Je sais que les relations commerciales entre le Canada, la France et la Belgique sont très cordiales, et que le Canada doit étudier sérieusement les moyens à prendre pour augmenter notre commerce avec ces pays.

Le PRÉSIDENT: Il y a un certain nombre de soldats qui pour des raisons personnelles ont quitté les régiments canadiens et se sont enrôlés dans des régiments anglais. Croyez-vous qu'on devrait accorder la même pension à ces soldats que s'ils étaient restés dans l'armée canadienne et avaient combattu avec elle pendant toute la guerre?

Sir HERBERT AMES: Vous me demandez quelle est mon opinion, je dois vous dire quelle est très large. Je crois que tout soldat qui était réellement un citoyen du Canada avant la guerre, et qui était venu ici dans le but d'y demeurer et de nous aider à développer le pays, peu importe l'armée avec laquelle il combat cela ne nous fait pas de différence, que ce soldat a droit de nous demander que nous nous occupions de sa femme et de ses enfants s'il va se battre pour la cause commune.

M. NICKLE: Vous posez la question sur le terrain social aussi bien que sur le terrain international?

Sir HERBERT AMES: J'envisage la question à deux points de vue, premièrement, je me dis que cette manière d'agir fera honneur au Canada en démontrant que ses citoyens ont bon cœur, et deuxièmement, que ces gens sont ici, qu'ils sont venus dans ce pays dans le but d'y demeurer et d'y élever leurs enfants; et nous ne voulons pas être obligés de les renvoyer dans leur pays.

L'hon. M. LEMIEUX: J'illustrerai par un exemple ce que vous dites. Lundi matin, je rencontrais à Montréal un jeune ingénieur, que vous connaissez bien, M. Pierre Charton. C'est un jeune français qui est venu s'établir ici avec sa mère il y a quelques années. Il joignit à son arrivée le 85me bataillon de Montréal; il était lieutenant, je crois, dans ce bataillon. Il s'enrôla aussitôt que la guerre fut déclarée, c'est-à-dire qu'il rejoignit l'armée française, étant français de naissance. Je l'ai vu l'autre jour, il était en congé, et vint me voir à mon bureau, il me dit: "Je retourne au feu, je ne suis ici que depuis huit jours." Je lui demandai, "quelle est votre solde dans l'armée française?" Il me répondit: "Elle est infinitésimale."

Sir HERBERT AMES: Le gouvernement français accorde 25 cents par jour d'allocation d'absence et tant pour chaque enfant. L'argent est payé par l'entremise du consul français à Montréal. Une femme avec trois enfants reçoit 45 cents par jour au plus du gouvernement français, et les pensions sont proportionnées.

L'honorable M. LEMIEUX: Je disais au jeune français: "Pourquoi ne vous êtes-vous pas enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne"? Et il me répondit: "Mon père s'est battu contre les Allemands en 1870 et fut fait prisonnier et je voulais combattre dans l'armée française comme mon père". Je lui fis remarquer les désavantages de sa position, qu'il aurait reçu une meilleure solde avec l'armée canadienne, et il me répondit: "Peu importe où je combats, nous nous battons tous pour la même cause". Vous avez là le cas d'un jeune ingénieur civil de réputation dont l'avenir s'annonçait

brillant qui fait ce sacrifice, sachant très bien qu'il recevra une solde inférieure du gouvernement français.

Le PRÉSIDENT: Il n'était pas réserviste, il n'était pas obligé d'aller se battre?

L'honorable M. LEMIEUX: Il n'était pas obligé de retourner, parce qu'il aurait pu s'enrôler dans l'armée expéditionnaire canadienne, étant un officier canadien. Cependant il est allé combattre comme réserviste français.

Sir HERBERT AMES: Laissez-moi vous citer un autre cas semblable. Nous formons actuellement des bataillons universitaires. Vous savez tous que le Canada a un surplus de jeunes officiers, car vous avez sans doute des amis qui veulent que leurs fils soient officiers. Nous envoyons continuellement outremer des compagnies pour combler les vides dans les rangs du régiment de la princesse Patricia, chaque compagnie compte 250 hommes, et la 5e compagnie est prête à partir en ce moment. On dit à ces soldats que s'ils réussissent bien dans leur entraînement préliminaire qu'on en fera des officiers dans les régiments anglais. Jusqu'à présent on a transféré un grand nombre de ces universitaires à des régiments anglais. Tous ceux qui ont été ainsi transférés deviennent des soldats anglais, et recevront plus tard la pension anglaise.

Le PRÉSIDENT: Je crois que dans ce cas, ce sera à leur avantage, parce que le taux de la pension accordée aux officiers anglais est beaucoup plus élevé que le nôtre, tandis qu'il est moindre dans le cas des simples soldats.

Sir HERBERT AMES: C'est très bien dans leur cas.

Le PRÉSIDENT: Prétendez-vous que l'officier canadien qui plus tard fait du service dans l'armée anglaise devrait recevoir la pension canadienne qui est moindre que la pension anglaise? Nos officiers ne vous en remercieraient certainement pas. Comment surmonterez-vous cette difficulté?

Sir HERBERT AMES: Je crois que s'il faut sortir de ce dilemme qu'il serait mieux de permettre à ceux qui reçoivent d'avantage en acceptant la pension anglaise de continuer à recevoir cette pension; tandis que ceux qui reçoivent plus en acceptant la pension canadienne continueront à recevoir cette pension. Mais ce qui me concerne le plus c'est la position de ceux qui, si les choses restent telles qu'elles le sont actuellement, se verront dans l'impossibilité de vivre convenablement au Canada avec leur pension. Maintenant, prenons par exemple le district du Témiscamingue, où sont allés s'établir un grand nombre de colons venus de France. Les chefs de ces familles sont allés au feu, et nous portons secours par l'entremise du Fonds patriotique à ces familles habitant un peu partout dans cette immense région. Si quelques-uns de ces hommes se font tuer ces familles recevront une pension de 30 à 40 cents par jour de leur gouvernement durant le reste de leur vie. Maintenant qu'allons-nous faire dans ces cas? Allons-nous laisser des femmes et leurs petits enfants mourir de faim?

Le PRÉSIDENT: N'ont-elles pas de fermes sur lesquelles elles peuvent compter? Je connais plusieurs femmes dans ce pays qui avaient été laissées sur une ferme avec leur famille, après la mort du mari, et qui se sont bien tirées d'affaire. Je connais un homme qui est membre du parlement aujourd'hui qui a été élevé dans ces conditions.

M. NESBITT: Je connais une femme dans le comté d'Oxford qui a six enfants et qui, lorsque son mari est mort, n'avait non seulement rien mais devait $600. Elle a payé cette dette et acheté une autre ferme l'an dernier.

Sir HERBERT AMES: Je m'imagine que si un de ces colons est tué en défendant la cause de la liberté que nous devons autant à sa famille au Témiscamingue qu'à toute autre famille au Canada.

L'honorable M. LEMIEUX: Et combien en coûtera-t-il au pays pour payer ces réservistes, qu'ils soient anglais, français, russes ou serbes? Quel sera le point approximatif?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il sera très difficile de déterminer ce coût à cause de la grande différence entre la solde des simples soldats et des officiers dans les différents pays.

Sir HERBERT AMES: Je ne crois pas que le surcroît de paie accordée à une famille nous justifierait d'en laisser une autre mourir de faim.

L'honorable M. LEMIEUX: Si nous avions le nombre de ces familles nous pourrions déterminer quel serait le coût.

Sir HERBERT AMES: Le Fonds patriotique paie environ $600,000 par mois. De ce total nous payons environ $12,500 par mois aux familles franco-belges; c'est-à-dire environ 2 pour 100. Je ne crois pas que cette dépense supplémentaire dépasserait 2 pour 100, en calculant que les pertes franco-belges soient proportionnées aux nôtres.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, il y a un certain nombre de réservistes français dans le service civil, qui furent traité de la même manière que les Canadiens dans l'armée expéditionnaire canadienne, lorsqu'ils retournèrent en France pour rejoindre l'armée.

L'honorable M. LEMIEUX: Il y a un homme à Montréal qui se trouvait dans la même position. Il reçoit son salaire en entier.

Sir HERBERT AMES: Si votre comité le désire nous pouvons vous dire quel est la proportion de réservistes anglais et de franco-belges que nous aidons, et je ne crois pas que cela fasse plus de 2 pour 100 du nombre total de ceux que nous secourons.

Le PRÉSIDENT: N'y a-t-il pas des Russes et des Italiens.

Sir HERBERT AMES: Nous secourons quelques familles italiennes, peut-être 100 familles en tout. Dons les villes on trouve généralement les Italiens groupés dans de grosses maisons de pension, plusieurs familles demeurent ensemble, et très peu d'entre eux sont venus au Canada avec l'intention d'y demeurer. Nous secourons ceux qui demeurent ici avec leurs familles et qui habitent des maisons distinctes, indiquant ainsi qu'ils sont établis au pays dans le but d'y demeurer. Nous ne secourons pas ceux qui vivent groupés dans de grosses maisons de pension. Je serai heureux de vous donner tout autre renseignement qui pourra vous être utile.

M. NESBITT: Je crois qu'il ne serait pas prudent que sir Herbert Ames fasse connaître le nombre de réservistes anglais et franco-belges aussi bien que le nombre des réservistes des autres nations alliées.

Sir HERBERT AMES: Si le greffier de votre comité adressait une lettre au secrétaire du Fonds Patriotique Canadien lui demandant quel est le nombre de familles canadiennes, le nombre de familles de réservistes anglais, armée et marine, le nombre de familles de réservistes franco-belges et de familles italiennes, nous pourrions vous fournir ces renseignements.

L'hon. M. LEMIEUX: Et vous êtes en faveur de les mettre tous sur un pied d'égalité?

Sir HERBERT AMES: Oui, je favorise ce projet pour les raisons que j'ai déjà énoncées, et aussi, peut-être, parce que nos relations avec les comités belges et français ont été si cordiales qu'ils ont en quelque sorte gagné nos sympathies. Nous sommes certains que les gouvernements belge et français apprécieraient beaucoup cette manière d'agir et le montant en question serait si peu considérable si l'on tient compte que cela nous grandirait à nos propres yeux et que nous devons observer cette règle de courtoisie que l'on se doit entre nations.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de savoir si le Gouvernement anglais s'occupera de tous ceux qui ont combattu dans ses armées. Si nous accordons ce traitement à un il faudra l'accorder à tous.

Les états suivants ont été présentés par sir Herbert Ames, pour la gouverne du comité:—

FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN—ETAT FINANCIER.

ETAT comparatif des déboursés du siège social et des succursales au cours du mois de janvier 1916.

Succursales.	Nombre total des familles.	Secours mensuels réguliers.				
		Nombre de familles.	Versements mensuels réguliers à celles-ci.	Moyenne des secours mensuels accordés par famille.	Nombre de personnes.	Moyenne des secours mensuels accordés par personne.
			$ c.	$ c.		$ c.
Siège social—						
Dépendants d'officiers	46	46	1,015 00	22 07	....	....
Dépendants de soldats dans les villes non-organisées	53	53	775 37	14 63	....	....
Colombie-Britannique—						
Dépendants de soldats	1,431	1,431	29,500 00	20 61	3,792	7 78
Vancouver—						
Dépendants de soldats	1,698	1,699	34,348 45	20 22	4,207	8 16
Alberta nord—						
Dépendants de soldats	1,485	1,485	29,710 17	20 90	4,274	6 95
Alberta sud—						
Dépendants de soldats	1,777	1,776	35,377 65	19 92	3,782	9 35
Saskatchewan—						
Dépendants de soldats	1,273	1,273	29,523 25	23 19	3,398	8 68
Nouvelle-Ecosse—						
Dépendants de soldats	1,669	1,669	21,718 14	13 01	5,665	3 83
Ile-du Prince-Edouard—						
Dépendants de soldats	120	120	1,198 50	9 93	231	5 19
Nouveau-Brunswick—						
Dépendants de soldats	1,377	1,358	19,899 55	14 58	3,263	6 07
Terre-Neuve—						
Dépendants de soldats	15	15	183 00	11 81	32	5 72
Ontario—						
Dépendants de soldats	13,725	13,458	203,984 85	15 23	38,223	5 34
Québec—						
Dépendants de soldats	4,059	4,052	66,138 70	13 16	9,175	6 14
Totaux des personnes dépendantes des soldats	28,729	28,435	472,282 63	16 30	77,042	6 02

* Pour les détails de chaque succursale voyez la feuille supplémentaire ci-jointe.
Recommandations et observations concernant l'état ci-dessus:

Observations et recommandations concernant l'état ci-dessus: —Les $9,750 payés par l'entremise du Comité Franco-Belge de Montréal ne sont pas compris dans la moyenne des secours accordés à chaque famille.

ANNEXE No 4

ETAT COMPARATIF des déboursés des succursales dans les diverses provinces.

Succursales.	Nombre total des familles.	Secours mensuels réguliers.				
		Nombre de familles.	Versements mensuels réguliers à celles-ci.	Moyenne des secours mensuels accordés par famille.	Nombre de personnes.	Moyenne des secours mensuels accordés par personne.
			$ c.	$ c.		$ c.
Succursales de première classe—						
Ile-du-Prince-Edouard (province)... .	120	120	1.198 50	9 98	231	5 19
Nouvelle-Ecosse.	1,669	1,669	21,718 11	13 01	5,665	3 83
Saint-Jean, N.-Brunswick........ .	878	876	12,824 90	14 64	1,979	6 49
Cité et district de Québec..	158	157	2,430 04	15 48	386	6 32
Québec (Franco-Belge)...............	48	48	1,167 30	24 32	127	9 19
Cité de Montréal..........	3,338	3,338	45,967 50	13 77	7,343	6 26
Montréal (Franco-Belge).	....	....	9,750 00	......	....	....
Kingston, Ont.........	321	315	4,937 30	15 67	921	5 36
Toronto, Ont..................	5,862	5,862	90,550 95	15 45	19,110	4 75
Hamilton, Ont......................	1,468	1,458	21,109 50	15 54	3,327	6 34
Ottawa, Ont	1,007	1,007	14,112 27	14 01	2,154	6 50
Saskatchewan (provinciale)... .. .	1,273	1,273	29,523 25	23 19	3,398	8 68
Succursale d'Alberta nord..........	1,485	1,485	29,710 17	20 00	4,274	6 95
Succursale d'Alberta sud............	1,777	1,776	35,377 65	19 92	2,782	9 35
Succursale de Vancouver............	1,699	1,699	34,348 45	20 22	4,207	8 16
Colombie-Britannique (provinciale)...	1,431	1,431	29,500 00	20 61	3,792	7 78
Terre-Neuve..........	15	15	183 00	12 20	32	5 72
Total...	....	....	...	... .	....	...

Recommandations et observations concernant l'état ci-dessus:

ECHELLE DES SECOURS ACCORDES PAR LE FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN.

Maximum des villes de l'Est—ne devant pas être dépassé et, aux endroits où la vie est moins chère qu'à Montréal, Toronto, et dans les autres grandes villes, cette échelle devra être un peu moins élevée.

	Par mois.
1. La femme, sans enfants (qui reçoit $20 par mois d'allocation d'absence et $15 ou plus de la solde de son mari) peut recevoir $5 ou moins du Fonds Patriotique, si elle est dans le besoin.	
2. La femme qui a un enfant—	
(a) Si l'enfant a moins de 15 ans et plus de 10 ans..	$17 50
(b) Si l'enfant a moins de 10 ans et plus de 5 ans..	14 50
(c) Si l'enfant a moins de 5 ans..	13 00
3. La femme qui a deux enfants—	
(a) Si les deux enfants ont de 10 à 15 ans, si l'un est âgé de 10 et 15 et l'autre âgé de 5 à 10..	22 00
(b) S'ils sont âgés tous les deux de 5 à 10 ans..	17 50
(c) Si l'un est âgé de 5 à 10 ans et l'autre de 5 ans ou moins..	17 50
(d) Si les deux ont moins de 5 ans..	16 00
4. La femme qui a trois enfants—	
(a) Si les trois sont âgés de 10 à 15 ans, ou si deux sont âgés de 10 à 15 ans et le troisième a moins de 10 ans, ou s'il y en a un qui est âgé de 10 à 15 ans, et les deux autres de 5 à 10 ans..	25 00
(b) Si les trois sont âgés de 5 à 10 ans, ou si deux sont âgés de 5 à 10 ans et que le troisième est plus jeune, ou si un est âgé de 5 à 10 ans et que les deux autres sont plus jeunes..	20 50
(c) Si les trois sont âgés de moins de 5 ans..	19 00
5. La femme qui a quatre enfants—	
(a) Si la famille comprend un enfant qui a de 10 à 15 ans, et (2) un deuxième âgé de 5 à 15 ans, peu importe l'âge des deux autres..	28 00
(b) S'il y a un enfant de 5 à 10 ans, et que les autres enfants appartiennent à cette catégorie ou soit plus jeunes..	23 50
(c) Si les quatre enfants sont âgés de moins de 5 ans..	22 00
6. La femme qui a cinq enfants—	
(a) Si la famille comprend (1) un enfant âgé de 10 à 15 ans et (2) un deuxième enfant âgé de 5 à 15 ans, peu importe l'âge des autres on peut accorder l'allocation maximum..	30 00

(b) Si la famille comprend un enfant âgé de 5 à 10 ans, et si les autres sont plus jeunes 26 50
(c) Si tous les enfants ont moins de 5 ans 25 00

7. La femme qui a six enfants—
(a) Si la famille comprend un enfant âgé de 10 à 15 ans et un autre âgé de 5 à 15 ans, peu importe quel est l'âge des autres, on peut accorder l'allocation maximum 30 00
(b) Si la famille comprend (1) un ou plusieurs enfants âgés de 5 à 10 ans et si les autres sont plus jeunes 29 50
(c) Si tous les enfants sont âgés de moins de 5 ans 28 00

8. La femme qui a sept enfants ou plus, peu importe quel est leur âge, peut recevoir l'allocation maximum 30 00

Les taux ci-dessus s'appliquent aux femmes des soldats qui se sont enrôlés dans l'armée expéditionnaire canadienne, lorsqu'elles reçoivent une allocation d'absence du gouvernement.

Ils ne s'appliquent pas, sous cette forme, aux familles des réservistes anglais, français, belges et italiens, dont l'allocation d'absence est différente de celle qui est accordée par le gouvernement canadien.

Mère veuve—

Si elle est entièrement dépendante d'un fils non marié qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne, elle peut recevoir, si elle est dans le besoin, une somme mensuelle du Fonds Patriotique qui ne dépassera pas $10 00

Parents—

Si les parents d'un soldat faisant partie de l'armée expéditionnaire canadienne sont tous les deux et incapables de travailler et dépendent entièrement de lui, le Fonds Patriotique pourra leur accorder, s'ils sont dans le besoin, une allocation mensuelle ne dépassant pas.. $20 00

ALLOCATIONS D'ABSENCE.

ANGLETERRE.

L'allocation d'absence payée par le gouvernement impérial aux familles des réservistes anglais habitant le Canada est fixée à tant par semaine, mais elle n'est payée qu'à tous les 28 jours. Cependant, vu que le travail du Fonds Patriotique est sur une base mensuelle, nous avons calculé la moyenne de l'allocation mensuelle reçue par ces familles et nous recommandons que l'on fasse des déductions aux taux mentionnés plus bas.

MOYENNE des taux mensuels.

—	Simple soldat et caporal.	Sergent.	Premier sergent.	Sergent fourrier.	Sous-officier breveté.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pour la femme seule..........	11 66	11 66	13 52	19 06	20 27
Pour la femme et un enfant..........	15 38	15 90	17 81	23 31	24 56
Pour la femme et 2 enfants..........	19 06	20 29	22 10	27 65	28 86
Pour la femme et 3 enfants..........	22 86	24 56	26 39	31 93	33 19
Pour la femme et 4 enfants..........	25 78	27 65	29 46	35 01	36 22

Avec une augmentation de $3.08 par mois pour chaque enfant en plus.

N.B.—Les taux ci-dessus ne comprennent pas partie de la solde des soldats.

FRANCE.

Le gouvernement français accorde une allocation de 25 cents par jour à la femme du soldat, et 10 cents par jour pour chaque enfant. Cet argent est distribué par le Consul-général à Montréal.

BELGIQUE.

Les femmes des réservistes belges ne reçoivent atcuellement aucune allocation d'absence du gouvernement belge, à cause de la dévastation de leur pays.

ITALIE.

Le gouvernement italien accorde une allocation d'absence de $4 par mois à l'épouse ou à la mère du soldat, et $2 par mois à chaque enfant.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301.

JEUDI, 6 avril 1916.

Le Comité s'est réuni à onze heures de l'avant-midi, sous la présidence de M. Macdonell, le président étant absent.

M. W. STOCKDALE, de la Division des Pensions Impériales, ayant été mandé, s'est présenté et a été interrogé comme suit:

Par le Président suppléant:

Q. Voulez-vous avoir la bonté de dire aux membres du Comité quelle position vous occupez et quels renseignements vous désirez nous donner?—R. Je suis, messieurs, comptable de la Division des Pensions Impériales au Canada, et j'ai toujours occupé cette position depuis que le gouvernement fédéral a commencé à payer ces pensions. Avant cela, j'ai été pendant quinze ans à l'emploi du gouvernement impérial. Je ne sais pas le genre de déclarations que vous désirez, et peut-être me serait-il préférable de répondre à toutes les questions que vous désirez me poser.

Par M. Nesbitt:

Q. Il y a une différence entre les pensions que nous nous proposons de payer au Canada et celles qui sont payées en Angleterre. Quelques-uns de nos hommes s'en sont allés en Angleterre et se sont enrôlés dans les armées impériales, et des réservistes de l'Empire ont aussi quitté ce pays et font maintenant le service dans l'armée régulière anglaise. Nous voulons avoir quelques renseignements sur les pensions qui sont payées en Angleterre?—R. La pension impériale, pour un simple soldat qui est complètement invalide, est de 25 schillings par semaine. Cela fait à peu près un peu plus que $6 par semaine. On n'établit aucune distinction, en tant que cela concerne les règlements du gouvernement impérial, entre un homme marié et un célibataire, si ce n'est que l'on accorde une allocation pour les enfants. De la femme elle-même, l'on ne tient aucun compte.

Par le Président suppléant:

Q. Dans ce cas, la pension anglaise est de près d'un dollar par jour?—R. Tout près d'un dollar par jour. Ce montant est pour un homme seul.

Par M. Nickle:

Q. Elle est de $316 d'après ce tableau?—R. Pour faire ce calcul, je crois que l'on donne à un dollar la valeur de quatre schillings. Le taux exact est de $6.08 par semaine, ce qui ferait bien près de $316.

Par le Président suppléant:

Q. Est-ce un taux récent?—R. Depuis la déclaration de la guerre, l'échelle a été considérablement augmentée. Par exemple, lors de la guerre du Sud Africain, l'échelle pour une pension du même grade, pour simple soldat, était de 10 schillings.

Par M. Greene:

Q. Elle est maintenant de 25 schellings?—R. Oui.

Par M. Nesbitt:

Q. Pourquoi établissez-vous une aussi grande différence entre les taux des pensions pour les officiers et celles des simples soldats?—R. C'est là une question qui tourmente les membres de ce comité, à ce que je constate dans les témoignages que j'ai lus. Cette différence vient du fait qu'en Angleterre la distinction entre ces deux classes est bien plus marquée qu'ici. Au Canada, nous avons, comme vous le savez tous, des hommes qui font du service comme simples soldats et dont la position sociale est égale, sinon supérieure, à celle de quelques-uns de ceux qui ont des commissions.

M. NESBITT: Nous n'envisageons pas la question au point de vue social.

Par M. Greene:

Q. Pouvez-vous nous dire quel montant, si toutefois ils reçoivent quelque chose, les réservistes qui étaient au Canada avant la déclaration de la guerre recevaient du gouvernement impérial pour que l'on gardât leurs noms sur les listes de réserve?—R. Douze centins par jour. Le réserviste a reçu ce montant depuis le jour où il a été transféré du service actif, des rangs de l'armée, jusqu'à l'expiration de son engagement.

Par M. Nesbitt:

Q. On a continué de les payer?—R. Tout le temps. Le seul devoir qu'a à remplir un réserviste pendant qu'il fait partie de l'armée de réserve est de se rapporter tous les trois mois à l'officier qui lui paie sa solde.

M. GREEN: Nous pouvons dire que les pensions sont presque égales. Et ces réservistes qui sont partis ont été payés pendant qu'ils étaient ici. Nous n'avons pas à nous inquiéter, il me semble, du sort de ces gens-là.

Par M. Nickle:

Q. Recevraient-ils ce montant s'ils étaient complètement invalides?—R. Les six deniers par jour, ils reçoivent ce montant tout le temps durant lequel ils font partie de la vie civile, à partir du temps qu'ils quittent l'armée jusqu'à l'expiration de leur engagement.

Par M. Nesbitt:

Q. Aussi longtemps que leurs noms apparaissent sur la liste de réserve?—R.Oui. Je puis ajouter, pour préciser, que tous les hommes qui s'enrôlent dans l'armée impériale, s'enrôlent pour douze ans, suivant les exigences du service dont ils font partie; et ces douze ans peuvent être réparties en cinq ans de service dans l'armée et sept ans de vie civile, période au cours de laquelle il peut en tout temps être rappelé. Maintenant, pendant toute la durée des sept années qu'il passe dans la vie civile, il retire des honoraires de six deniers par jour.

Q. En plus de la pension?—R. Supposons le cas où il aurait été blessé?

M. GREEN: Dans ce cas il serait réformé, il ne ferait pas partie des troupes, en supposant qu'il recevrait une pension.

Le TÉMOIN: Lorsqu'il est blessé, il est réformé. S'il peut encore faire du service, il est transféré à l'armée de réserve.

Par M. Nickle:

Q. Tous les réservistes qui se trouvaient ici lors de la déclaration de la guerre étaient des soldats de l'armée régulière et recevaient leur solde?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ils sont allés rejoindre leurs régiments. La pension dont il s'agit est, à peu de chose près, la même que la pension anglaise.

Par le Président suppléant:

Q. Et les enfants, pouvez-vous nous donner les montants?—R. Pour le premier enfant, 5 schellings, ou $1.25 par semaine.

Q. C'est à peu près la même chose que ce que nous avons.

M. NICKLES Il y a une différence considérable.

Le TÉMOIN: Attendez un moment. J'aimerais peut-être corriger une fausse déclaration; pour la veuve, la pension est de 5 schellings, pour le soldat invalide, la pension n'est que de 2 schellings et 6 deniers.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Par jour?—R. Par semaine. La moitié de la pension payée lorsqu'un soldat perd la vie.

Q. Lorsqu'il est complètement invalide?—R. Oui.

Par M. Nesbitt:

Q. Ce montant est pour l'enfant?—R. Pour l'enfant seulement, en plus des 25 schellings qu'il reçoit lui-même. Les 25 schellings auxquels je fais allusion ne se rapportent qu'à un enfant orphelin, à l'enfant dont le père a été tué.

Par M. Green:

Q. Le soldat complètement invalide reçoit?—R. 25 schellings pour lui-même et 2 schellings et six deniers par jour chacun de ses enfants.

Par M. Nesbitt:

Q L'on nous a dit l'autre jour, que le soldat que l'on supposait être complètement invalide recevait d'abord 25 schellings par semaine, et, lorsqu'il était prouvé qu'il était en état de gagner un certain salaire, on réduisait sa pension à 10 schellings?—R. C'est M. Scammell qui vous a dit cela, je crois.

Q. Non, c'est M. Dobell, qui nous a rapporté exactement le cas d'un homme qui s'était plaint à lui dans un des hôpitaux de là-bas?—R. Cela n'est pas conforme au renseignement que je possède. Le mandat autorisant le paiement de la pension dit clairement que ce n'est qu'une pension. M. Dobell ou M. Scammell, vous a dit que ce montant représentait 10 schellings et six deniers pour la pension d'une semaine, et 14 schellings et six deniers pour la subsistance. L'ordonnance militaire accordant cette gratification ne fait aucune allusion à cela. Un soldat européen réformé au cours de la guerre actuelle comme étant impropre pour un service futur par suite de blessure, dommages, insolation, reçus alors qu'il était en service ou dans l'accomplissement de devoirs militaires, lorsque ces dommages sont dus en tout ou en partie au service militaire, peut recevoir, lorsqu'il est complètement incapable de gagner sa vie, une pension basée sur les pleins taux par semaine. Je ne connais rien de l'allocation pour la subsistance que l'on dit se trouver réduite lorsqu'un soldat se met au travail.

Par le Président suppléant:

Q. Pouvez-vous dire si l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont, de quelque manière pris en considération cette question que nous étudions actuellement du projet de pensions à payer aux réservistes anglais se trouvant dans leurs pays lors de la déclaration de la guerre?—R. Pas que je sache, si ce n'est ce qui a trait à l'allocation d'absence, laquelle a déjà été résolue ici par le Fonds Patriotique Canadien. Je ne crois pas que l'on ait étudié là-bas cette question au point de vue de la pension. Je ne suis pas certain de ce point.

Q. Cette allocation d'absence ne se rapporte qu'à la période de la guerre?—R. Oui.

Q. Y a-t-il un moyen quelconque de s'assurer si l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont étudié cette question?—R. Je ne possède aucun renseignement sur cette question.

En vérité, nous avons à nous occuper bien plus de la question du paiement de la pension après qu'elle a été accordée, que du fait de l'accorder, tout comme la manière dont le colonl Conger paie les pensions canadiennes lorsque le paiement en a été autorisé par un décret de l'Exécutif.

Par M. Nickle:

Q. Il y a une différence considérable, à ce que je constate par les chiffres, entre les pensions anglaise et notre pension. Un soldat marié et dont l'épouse vit encore reçoit en Angleterre $313?—R. C'est pour un soldat marié en Angleterre.

Q. Le soldat complètement invalide?—R. Vous ne tenez pas compte de la femme dans la pension impériale.

Q. Le soldat marié, lorsqu'il est complètement invalide et que sa femme vit encore, reçoit une pension de $316?—R. C'est cela.

Q. Notre pension pour des cas de ce genre accorde $396 à un simple soldat?—R. Oui, vous accordez $11, je crois, à la femme.

Q. Maintenant, avançons d'un pas; un sergent ayant une femme reçoit $366 en Angleterre?—R. C'est cela.

Q. Chez nous, le paiement est de $540?—R. Dans tous les cas, cette augmentation est due au fait que vous tenez compte de la femme.

Q. Certainement, c'est justement ce sur quoi je veux appuyer; c'est-à-dire qu'il y a une différence considérable entre la pension que l'on paie au soldat complètement invalide en Grande-Bretagne et celle que l'on paie au Canada?—R. Mais pensez-vous que, lorsque l'on tient compte des conditions et du coût de l'existence en Angleterre, la différence soit si considérable en Canada?

Q. Pas pour un homme qui vit en Angleterre, mais pour un réserviste de l'empire qui a amené sa famille en ce pays et, dans la suite, est allé rejoindre son régiment; pour déterminer l'échelle de sa pension, on se basera sur le fait qu'il vit au Canada, n'est-ce pas?—R. Je suis plutôt porté à croire que le gouvernement impérial tiendra compte des circonstances. L'échelle anglaise est dressée de façon à faire face au coût de l'existence en Angleterre, et s'il est prouvé par des autorités compétentes qu'une échelle de pension basée sur les conditions de l'existence d'un homme et de sa famille vivant au Canada, je crois que le gouvernement impérial sera aussi disposé à faire face à ce cas qu'il l'a été à augmenter la pension pour l'allocation d'absence lors de la déclaration de la guerre.

Q. Si tel était le cas, la difficulté se trouverait surmontée?—R. Je n'ai aucune autorisation pour parler de ce sujet, mais je crois que le gouvernement de l'Angleterre serait probablement enclin à ce faire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A ce que je comprends, le témoin dit que la pension a été augmentée en Angleterre depuis qu'a été adopté le tableau que nous avons sous les yeux.

Le TÉMOINS Pas depuis que ce tableau a été adopté.

M. NICKLE: Ce tableau est celui qui a été augmenté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le témoin nous a dit qu'un simple soldat complètement invalide reçoit une pension basée sur le taux de $6 par semaine, tandis que nous avons l'intention de payer $7.70.

M. NESBITT: Dans ce cas, nous faisons face à la difficulté que M. Nickle vient de faire remarquer dans le cas des hommes mariés.

M. GREEN: *Oui, mais nous avons décidé presque définitivement que nous mettrions* sur le même pied les hommes mariés et les célibataires.

M. NESBITT: M. Stockdale semble être d'avis que l'on devrait donner plus au réserviste qui revient au Canada.

(Au témoin): Etes-vous d'avis que l'on devrait payer à ce réserviste au Canada une pension plus forte que celle accordée en Angleterre?

Le TÉMOIN: Tous ces réservistes doivent obtenir une permission des autorités militaires pour venir dans ce pays et y demeurer. Je suis certainement d'avis que

lorsque cet homme a obtenu cette permission vous ne devez pas lui imposer une pénalité parce qu'il devient citoyen de ce pays ou d'une autre partie des Dominions de l'Empire.

Par M. Green:

Q. Pensez-vous que nous devrions augmenter cette pension?—R. Je ne le crois pas, monsieur.

Q. Je ne le crois pas plus moi-même?—R. Je suis d'avis que non, certainement non.

Par M. Nickle:

Q. Pourquoi dites-vous cela?—R. Pour la raison suivante: Prenez le cas d'un réserviste de l'armée qui s'en vient au Canada. Dans la suite, cet homme est requis pour le service actif, il est mobilisé ici et il va rejoindre l'armée en Angleterre. Maintenant, après sa mobilisation, on permet à cet homme de faire compter tout le temps qu'il a vécu dans la vie civile comme ayant droit à une pension de l'Empire britannique, de sorte qu'il jouit d'un avantage dans ce cas.

Q. Voyons la question jusqu'au bout: supposons que cet homme soit complètement invalide. Sa famille vit au Canada et la pension que lui accorde le gouvernement de l'Angleterre ne suffit pas à pourvoir à l'existence de sa famille. L'Etat, ou en d'autres termes le Canada, peut-il laisser cet homme dans une situation telle qu'il ne puisse pas pourvoir d'une manière convenable à l'existence de sa famille?—R. Je n'admets pas beaucoup cet état de choses. J'admets que l'Etat est responsable, mais je ne crois pas que cette augmentation doive venir du gouvernement du Dominion.

Q. Mais, supposez que le gouvernement de l'Angleterre ne la paie pas, qui devra s'occuper de la famille de cet Anglais au Canada?—R. C'est un état de choses qu'il faudra résoudre.

Q. C'est pour résoudre cette question que nous sommes ici. Comment la résoudriez-vous?

M. Scott: Vous avez dit, il y a un moment, que le gouvernement de l'Angleterre ferait face aux dépenses supplémentaires.

R. C'est mon avis. Je crois que dans le cas de ces hommes qui vivent dans les Dominions de l'autre côté des mers où le coût de l'existence est plus élevé, le gouvernement de l'Angleterre serait probablement en état d'augmenter l'échelle de quelque manière.

Q. En supposant qu'il ne le ferait pas, comment pensez-vous que la question puisse être résolue?—R. Je ne suis pas en état de faire sur le champ une suggestion de nature à résoudre cette question.

Q. Vous pouvez voir ce qui arrivera si l'on ne prend pas des mesures pour venir en aide aux familles considérables d'enfants anglais. Ils seront à charge à titre d'indigents, plus ou moins, à la municipalité où ils se trouveront, n'est-ce pas?—R. C'est bien cela.

Q. Comment résoudrons-nous ce problème?—R. Vous supposez sans doute que le gouvernement de l'Angleterre ne s'occupera pas de cette question?

Q. Oui?—R. Je ne crois pas que vous ayez tout à fait raison de supposer cela. Si ce cas était porté à la connaissance des autorités anglaises, je ne vois pas de raison pouvant les empêcher de résoudre cette question, pas plus que pour l'allocation. Lorsque la difficulté s'est présentée là-bas, on y a fait face tout de suite.

Par M. Scott:

Q. Qu'a-t-on fait dans le cas de l'allocation d'absence, a-t-on augmenté le taux?—R. L'allocation d'absence est tout à fait différente de la pension, mais on l'a accordée dans le même but. On l'a accordée dans le but de permettre à l'épouse et aux enfants de subsister durant l'absence du soldat.

Q. A-t-on établi une différence entre le soldat dont la famille vivait au Canada et le soldat dont la famille vivait en Angleterre?—R. Exactement, l'échelle a été augmentée.

Q. On a accordé plus aux familles des soldats vivant au Canada?—R. Oui.

Par M. Nesbitt:

Q. Vous dites que ces hommes s'enrôlent pour douze ans?—R. Oui.

Q. Vous parlez surtout de l'armée régulière. La même chose ne s'applique pas à l'armée que l'on appelle l'armée "Kitchener"?—R. Je parle surtout de l'armée régulière, car je crois que l'on a fait trop de bruit au sujet de l'armée volontaire. Dès qu'il est accepté, un soldat n'est plus un soldat volontaire. L'armée régulière anglaise est une armée volontaire.

Q. Mais les soldats de l'armée "Kitchener" n'ont-ils pas été enrôlés simplement pour la durée de la guerre?—R. L'armée "Kitchener", purement et simplement, mais c'est un cas différent. Le côté volontaire de la question n'existe plus lorsque l'homme est accepté. Lorsque l'homme est accepté, il se trouve exactement dans la même position que celle où se trouve le soldat de l'armée régulière.

Par M. Nickle:

Q. Oui, pour ce qui se rapporte au soldat, mais avant cela il se trouvait dans une position différente. Il avait choisi la vie civile, plutôt que la vie militaire, comme moyen de gagner sa vie, et il a quitté la vie civile dans l'intention de s'enrôler temporairement dans le service militaire et de retourner à sa vie civile lorsque les hostilités auront cessé?—R. Oui, j'admets ce raisonnement.

Par M. Nesbitt:

Q. J'ai aussi remarqué que vous avez dit que l'on accordait une pension au réserviste de l'armée régulière. Reçoit-il cette pension lorsqu'il n'est pas requis?—R. Cela n'entre pas dans la question d'invalidité. Ils reçoivent tous une pension pour une certaine durée de service.

Q. Pour un certain temps?—R. Oui, lorsqu'ils ont fait du service durant un certain temps. Pour cette raison, chaque soldat anglais reçoit une pension tout comme les hommes des troupes permanentes du Canada en reçoivent une.

Par le Président suppléant:

Q. Est-ce parce qu'il a été réserviste?—R. Parce qu'il a fait du service durant un certain temps pour l'Etat. Il n'est pas nécessaire que le réserviste ait fait un service continu dans l'armée. A partir du jour où il est mobilisé, s'il a passé dix années dans la vie civile, ces dix années comptent entièrement comme des années de service pour lesquelles il a droit à une pension.

Par M. Nesbitt:

Q. Dans l'intervalle, il reçoit six deniers par jour?—R. Six deniers par jour.

Q. Durant tout le temps qu'il passe dans la vie privée?—R. Oui, jusqu'à l'expiration du terme de son enrôlement. Jusqu'à une limite de douze ans après son admission.

Par M. Green:

Q. Il n'est plus alors réserviste?—R. Son terme est alors expiré.

Par M. Nesbitt:

Q. Lorsque les douze années sont expirées, il n'a plus droit à une pension dans la suite?—R. Non.

Q. Il sera réformé?—R. S'il a été réformé simplement parce que le terme de son enrôlement est terminé il ne recevra aucune pension, mais s'il avait été mobilisé avant l'expiration des douze années——

Q. Il aurait alors droit à une pension?—R. Il aurait droit à une pension pour deux raisons: sans tenir compte de la durée de son service, s'il a été rendu invalide, et à l'expiration de la durée nécessaire de service, s'il n'a pas été rendu invalide.

Par M. Nickle:

Q. Lorsqu'il rentre dans les cadres de l'armée, il ne reçoit plus ses six deniers par jour?—R. Le paiement des six deniers par jour cesse dès le jour où il rentre dans les cadres de l'armée.

Q. Mais en supposant que la guerre soit terminée et qu'il ne puisse pas reprendre sa vie civile, il obtient une pension s'il est physiquement incapable. Le paiement des six deniers par jour cesserait alors?—R. Oui, la raison de cela, c'est qu'il est réformé et n'est plus réserviste.

Q. D'une manière ou d'une autre, le paiement des six deniers par jour cesse?—R. Le paiement des six deniers par jour cesse. Ce paiement ne se fait pas durant le paiement de la pension.

Q. Alors, il recevrait de nouveau $316 par année?—R. C'est le montant maximum qu'il pourrait recevoir.

Q. En supposant qu'il serait complètement invalide?—R. Oui.

Par M. Nesbitt:

Q. Il ne recevrait aucun montant supplémentaire pour sa femme?—R. Il ne recevrait rien du tout pour sa femme. Je ne crois pas que dans ce montant de $316 auquel M. Nickle a fait allusion se trouve comprise l'allocation pour les enfants. Vous parlez du cas d'un célibataire.

Par M. Nickle:

Q. Le montant de la pension pour le soldat, son épouse et ses enfants est le suivant: pour un soldat, son épouse et un enfant, $348; un soldat, son épouse et deux enfants, $380; un soldat, son épouse et trois enfants, $412; un soldat, son épouse et quatre enfants, $444?—R. Si je me rappelle bien, ces montants sont ceux que j'ai donnés au colonel Ward. Je me rappelle avoir étudié avec lui, il y a quelque temps, une de ces échelles.

Par le Président suppléant:

Q. En général, vous nous avez dit que les pensions étaient exactement les mêmes, les pensions anglaises et nos pensions, pour un cas d'invalidité complète. L'allocation pour les enfants n'est qu'environ la moitié de ce qu'est la nôtre, mais vous avez des raisons de croire que dans le cas de réservistes venant au Canada avec leurs familles le gouvernement impérial leur accorderait une pension basée sur un taux raisonnable?—R. Je suis d'avis que nous trouvons un précédent nous permettant de penser ainsi dans le cas de l'allocation d'absence. Je crois que les choses se passeront ainsi.

Par M. Nesbitt:

Q. Mais vous ne devez pas oublier que ces réservistes doivent obtenir le consentement des chefs de l'armée pour émigrer tant qu'ils sont réservistes.—R. Cela ne serait pas nécessaire dans le cas d'un homme qui a été réformé, mais dans le cas d'un réserviste de l'armée, ce consentement est nécessaire. Je crois, cependant, que ce n'est qu'une formalité et le but en est surtout de ne pas perdre de vue les réservistes.

Le Président suppléant:

A la vérité, nous n'aurions pas à nous occuper beaucoup de cette question à moins que les hommes ne s'en viennent ici.

M. Nesbitt: Non, à moins qu'ils ne viennent ici.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Connaissez-vous quelque chose de la pension que l'on paie au soldat français?—R. Je ne connais absolument rien, monsieur, des taux de la pension française.

Q. De sorte que vous ne vous souciez pas d'émettre une opinion au sujet de ces pensions?—R. Je n'aimerais pas émettre des opinions, si ce n'est sur des sujets qui me sont familiers.

Q. J'étais sous l'impression que les paiements faits aux réservistes anglais au Canada, se faisaient sous la direction du docteur Coulter et du général Fiset.—R. Les pensions venant du gouvernement anglais sont payées par le bureau des pensions impériales. C'est le bureau dont je suis le comptable. Autrefois, jusqu'en 1906, elles étaient payées par le paie-maître impérial à Halifax. Le gouvernement du Dominion s'en est alors chargé. Maintenant, tous les paiements sont faits par l'entremise de notre bureau au Canada.

Q. De sorte que ces deux employés civils n'ont plus rien à faire dans le paiement des pensions?—R. Les fonds qui nous servent à faire ces paiements sont retirés de l'Hôtel des Postes. C'est probablement à cela que vous pensez. Le personnel demande à l'Angleterre les fonds nécessaires et ces fonds sont remis au ministère des Postes. Il y a toujours une balance entre les deux ministères des Postes.

Par M. Nesbitt:

Q. Ce que nous voulons savoir, c'est, si oui ou non, les pensions doivent être accordées, et, si oui, jusqu'à quel montant, lorsque le pensionnaire peut se procurer du travail. On a interrogé M. Dobell, témoin qui a comparu devant ce comité, et voici la réponse qu'il a faite à cette question, à M. Macdonald. On trouvera cette réponse à la page 102 de la preuve imprimée: "En Angleterre, lorsqu'un homme revient après avoir perdu une jambe, ou avoir reçu une blessure qui le rend invalide, on lui accorde une pension temporaire. Le gouvernement donne au moins dix schellings et demi par semaine, et quatorze schellings et demi pour l'allocation pour la subsistance. Puis, après six mois, cet homme comparaît de nouveau devant le comité, et, si l'on constate qu'il gagne un montant suffisant pour lui permettre de faire 25 schellings par semaine, sa pension est annulée. C'est-à-dire que, s'il gagne 10 shellings par semaines, sa pension est réduite à 15 schellings, le but étant de toujours accorder à un homme un montant minimum de 25 schillings par semaine."—R. La seule réponse que je ferai à la déclaration qu'a alors faite M. Dobell, c'est qu'elle n'est pas conforme au décret royal accordant la pension. On ne fait aucune allocation dans ce décret (montrant le décret) à autre chose qu'à des pensions.

Par M. Scott:

Q. Ce que vous voulez dire, c'est que lorsque la pension est accordée à un homme, on n'y touche plus?—R. Oui, c'est ce qui y est dit.

Q. Alors, n'est-ce pas cela que M. Dobell voulait dire?—R. C'est probablement ce qu'il voulait dire. On fait une revision après que la pension a été accordée. Le gouvernement impérial a l'habitude d'accorder une pension pour un certain temps, suivant l'invalidité du soldat. Si son invalidité diminue, sa pension est modifiée.

Q. C'est le point de M. Dobell, n'est-ce pas?—R. Je crois aussi que cela est parfaitement exact. Si la capacité que possède un homme de gagner sa vie n'est plus entravée comme elle l'était d'abord, je ne crois pas qu'il doive retirer cette pension tout le reste de sa vie.

Par le Président suppléant:

Q. Ces revues sont-elles faites chaque année, ou à quelle période?—R. Depuis trois ou quatre années, elles ont été faites chaque année. Lorsqu'un homme est examiné de nouveau et que l'on constate que son invalidité est permanente, sa pension devient permanente.

Par M. Nickle:

Q. Mais pour quelle raison son invalidité se trouve-t-elle diminuée?—R. Sa capacité de gagner un salaire.

Q. Relativement à quel genre de travail?—R. C'est là un point sur lequel je ne suis pas bien renseigné moi-même.

Par M. Nesbitt:

Q. Voici ce que dit une copie de vos ordonnances de l'armée, à l'article deux de l'ordonnance ayant trait aux "pensions d'invalidité pour les soldats" (il lit):

> "Lorsqu'un soldat ainsi réformé est en partie capable de gagner sa vie, on pourra lui accorder une pension telle que, ajoutée au salaire qu'il pourra gagner, le montant soit le même que celui des taux plus haut donnés, suivant son grade."

C'est ce que M. Dobell a dit.—R. Je crois que c'est ce que M. Dobell a mis en lumière, mais, comme je viens de vous l'expliquer, sa pension est revisée périodiquement, annuellement durant trois ou quatre années. Si, à la fin de cette période, on constate que sa condition est——

Q. Bien, il gagne quelque chose. C'est le principe posé à l'article deux.—R. Mais, lorsque sa pension est déterminée d'une façon permanente, peu importe le salaire qu'il puisse gagner dans la suite, cela ne modifie en rien sa pension.

Q. C'est-à-dire lorsque son invalidité est permanente?—R. Lorsque son cas est réglé d'une façon permanente. Chaque cas est revisé par les commissaires et si l'on a quelque raison de supposer que le soldat peut être guéri par un traitement, sa pension est renouvelée d'année en année.

Par le Président suppléant:

Q. Avez-vous en votre possession l'article ayant trait à ce point et, si vous l'avez, voulez-vous le lire afin qu'il fasse partie des minutes?—R. Quel paragraphe voulez-vous que je lise?

M. Nesbitt: L'article deux.

Le Président suppléant: Se rapportant à l'invalidité complète, afin de savoir si la pension est déterminée, et à quelles conditions.

Le Témoin: Cela ne se trouve pas compris ici. Je n'ai donné ce renseignement que d'après ce que je me rappelais du travail des commissaires. Je puis ajouter pour l'information du comité que nous avons des pensionnaires du Sud Africain qui retirent actuellement une pension, et qui font maintenant du service dans les tranchées. Lorsqu'une pension Chelsea a été accordée, je ne sache pas, à la suite de vingt années d'expérince et de ma connaissance de centaines et de milliers de cas de ces pensionnaires, je ne sache pas que cettte pension ait été annulée.

Par M. Scott:

Q. Ainsi, vous êtes d'avis que M. Dobell a voulu dire que ce n'est que lorsque la pension n'a pas été finalement réglée qu'elle peut être réduite?—R. Il a raison dans une certaine mesure, lorsque la pension n'a pas été finalement réglée.

Q. Tant qu'elle n'est pas finalement réglée, elle peut être réduite. En Angleterre, la coutume n'est pas de la réduire lorsqu'elle a été finalement réglée?—R. Je n'ai jamais rencontré un tel cas. Lorsqu'une pension a été réglée définitivement, elle est définitivement réglée.

Par l'honorable M. Lemieux:

Q. Comment se fait-il que des soldats à qui l'on a accordé une pension sont dans la suite jugés propres au service actif?—R. Les médecins font des erreurs, c'est la seule raison qui me vienne à l'idée.

Q. C'est une exception?—R. Nous avons un bon nombre d'exceptions. Nous en avons un grand nombre. De fait, tout récemment a été publiée une ordonnance militaire traitant particulièrement de ce cas—il y a à peine deux mois de cela—relativement à cette question, autorisant les commissaires de l'hôpital de Chelsea à réexaminer la pension d'invalidité des soldats s'enrôlant de nouveau.

L'honorable M. LEMIEUX: Cela est tout à leur honneur.

Par M. Nickle:

Q. Sur quoi vous basez-vous pour déterminer l'invalidité en Angleterre—en considérant l'homme comme étant une machine ou en tenant compte de l'emploi qu'il occupe ordinairement?—R. Je suis porté à croire à peu près la même chose que le colonel Belton—dans les cercles ordinaires du travail inexpérimenté. Je ne crois pas que les Commissaires aient la prétention de bien faire, disons dans le cas d'un homme de profession.

Q. Supposons le cas d'un maître d'école à qui il manquerait les deux pieds, cela ne modifierait pas sa capacité d'enseigner. Recevrait-il une pension quelconque en Angleterre?—R. Je le crois.

Q. Pour quelle raison?—R. Parce qu'il a souffert d'une invalidité.

Q. Alors l'on se base sur l'invalidité causée par la blessure, et non pas en comparant l'homme à une machine, pour accorder une pension à cet homme?—R. Je serais porté à hésiter pour émettre mon opinion sur cette question.

Q. Je veux dire comme question de fait, en savez-vous quelque chose comme question de fait?—R. Non, je n'en sais rien.

Par le Président suppléant:

Q. Avez-vous pris connaissance du témoignage du colonel Belton?—R. Je l'ai lu.

Q. Corroborez-vous ce témoignage ou pensez-vous autrement?—R. Je le corrobore. Il se peut qu'il ne soit pas absolument exact, mais il est difficile de voir comment il aurait pu répondre autrement.

Par M. Nickle:

Q. Vous pensez que, lorsqu'un homme reçoit une pension, l'on doit se baser sur l'invalidité, et que, lorsque la pension a été établie, elle doit être permanente et que, lorsqu'il gagne quelque chose, il devrait avoir le droit de garder les deux montants?—R. Je crois que la ligne de conduite suivie dans l'émission des pensions anglaises est bonne. Je crois que l'application en serait facile en pratique. Lorsque sa pension est définitivement réglée, si l'homme doit être exposé à voir sa pension réduite parce qu'il essaie de s'aider un peu, il ne fera pas de bien grands efforts.

M. NESBITT: C'est ce que nous avons pensé jusqu'ici.

M. SCOTT: Cela semble être la coutume établie en Angleterre.

M. MACDONELL: Nous constatons que nous sommes individuellement d'accord avec le peuple anglais, sans en rien savoir.

M. NICKLE: Je crois que la différence vient de ce que—j'ai été témoin de certains cas qui se sont présentés à Toronto, à la commission de l'aide aux soldats, où un soldat a refusé de travailler après être revenu blessé. Il raisonne ainsi: Si je trouve de l'emploi avant que ma pension soit définitivement déterminée, ma pension sera moindre, et je me trouve à jouir d'un avantage si je ne fais rien tant que ma pension n'aura pas été déterminée. Dès que sa pension est déterminée, il n'a plus rien à craindre. Ce que je voudrais faire disparaître, c'est cette période d'attente durant laquelle l'intérêt du soldat est de ne rien faire. Je crois que nous devrions faire en sorte que les hommes travaillent le plus tôt possible, et qu'ils reçoivent leurs pensions sans retard.

M. SCOTT: Certainement. Mais il vous faut savoir ce qu'en définitive il fera avant de pouvoir déterminer sa pension. Faites-vous disparaître cet inconvénient lorsque vous dites qu'il recevra tel montant pour le dommage dont il souffre actuellement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La difficulté résultant de l'invalidité complète se trouve ainsi surmontée. Si nous portons les pensions pour l'invalidité complète au même montant que la solde actuelle des soldats, cet inconvénient disparaîtra de lui-même, parce qu'il importe peu au soldat de recevoir sa solde ou sa pension, puisqu'il doit recevoir le même montant.

M. NICKLE: D'un autre côté, l'avantage sera pour le soldat, s'il est en état d'acquérir l'entrainement professionel, de l'acquérir le plus tôt possible après son retour.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est une question d'éducation.

M. NESBITT: Nous voici rendus au point où nous pouvons dire que si le nom du soldat se trouve sur une des listes dont a parlé M. Scott, la question est réglée.

M. SCOTT: Lorsqu'un homme perd l'usage des deux mains ou des deux jambes, nous disons qu'il est complètement invalide. Il n'y a aucune revision dans ce cas.

Par le Président suppléant:

Q. Y a-t-il d'autres renseignements, M. Stockdale, que vous aimeriez donner à ce comité?—R. Il y a un point concernant les pensions impériales que j'ai toujours considéré comme étant une injustice criante. Je ne sais pas si le comité des pensions canadiennes a pris des mesures à ce sujet: c'est la condition de l'épouse. Le gouvernement impérial ne tient aucun compte de l'épouse. En pratique, on l'ignore complètement. La situation est la suivante: nous rencontrons souvent des cas très difficiles lors de la mort d'un pensionnaire. Un pensionnaire revient chez lui, et, durant quelques années, retire une pension. Dans l'intervalle, sa femme et lui vieillissent, le pensionnaire meurt subitement, et la position dans laquelle se trouve l'épouse est pitoyable, parce que la pension cesse. Lorsqu'elle devient veuve par un résultat direct de la guerre, elle retire des bénéfices. Nous avons eu de ces cas, ici, à Eastview, concernant le gouvernement impérial. Un homme est revenu chez lui sérieusement blessé par le feu d'un obus et on lui a accordé une pension. Il est mort peu de mois après son retour chez lui. Comme résultat, les paiements de sa pension ont cessé, et son épouse s'est trouvé laissée à la charge d'une société de charité.

Par M. Nesbitt:

Q. La veuve ne reçoit-elle pas une pension?—R. Je suis heureux de dire que dans ce cas nous avons exposé la question à l'hôpital de Chelsea, et je crois que des mesures ont été prises en faveur de cette femme. Mais la loi impériale ne stipule pas la continuation de la pension du soldat invalide à sa veuve.

Par le Président suppléant:

Q. Et vous ne parlez actuellement que de la veuve du soldat qui est revenu du front et qui est mort un certain temps après son retour?—R. Il se peut que ce soit quelques années après son retour; mais c'est un cas auquel il vous faudra faire face tôt ou tard.

M. SCOTT: Il est difficile de régler cette question. Il a bien pu mourir des blessures reçues directement, ou il peut bien ne pas être mort de cela, tout comme meurt une personne dans la vie civile; il se peut qu'un homme meurt et laisse sa veuve dans un état précaire.

Par le Président suppléant:

Q. Cette mesure ne ferait-elle pas face à ce cas. C'est le paragraphe 647 du livre bleu imprimé concernant les pensions accordées aux troupes expéditionnaires canadiennes, à la page 6:

> "Les cas particuliers au sujet desquels rien n'est stipulé dans les règlements, ou pour lesquels les mesures ne sont pas suffisantes, ne peuvent être pris en considération spéciale par le Gouverneur en Conseil".

Une allocation de faveur pourrait être accordée dans certains cas en vertu de cette clause?—R. Vous pourriez prendre presque toutes les mesures voulues en vertu de ce paragraphe.

Q. Cette clause serait suffisante pour comprendre des cas du genre de celui que vous citez?—R. Je serais porté à le croire, je suppose que ce paragraphe vous laisserait assez de liberté d'action pour vous permettre de faire quoique ce soit.

Q. Avez-vous des documents imprimés concernant les pensions et qui seraient utiles dans nos minutes?—R. Non, je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est très bien, merci beaucoup. Nous vous sommes très obligés d'avoir bien voulu vous rendre ici ce matin.

Le témoin est renvoyé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Une lettre de M. George A. Kingston, membre du comité des compensations aux travailleurs de la province d'Ontario, à l'honorable M. Hazen, notre président, en date du 5 courant, contient le paragraphe suivant:—

"Je puis ajouter que j'ai causé, hier, avec M. Frank Darling, qui, à ce que je vois, a comparu devant votre comité, la semaine dernière, et, au sujet de sa suggestion de $12.50 par semaine, il est intéressant de savoir que si l'on prend les 7,600 cas qui se sont présentés à notre Comité en 1915, la moyenne du salaire a été de $13.23".

Le greffier a reçu la lettre suivante qu'il convient de faire paraître dans les minutes de ces délibérations:

FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN,
OTTAWA, 5 avril 1916.

CHER MONSIEUR,

Je n'ai pas accompagné sir Herbert Ames, ce matin, lorsqu'il s'est présenté devant votre comité parce que j'en suis venu à la conclusion qu'il ferait entrer dans sa déclaration toutes les suggestions que j'aurais pu être en mesure de faire.

Je ne suis pas certain, cependant, si l'on a attiré l'attention du comité sur la possibilité qu'il y ait plusieurs pensionnaires, y compris les veuves, qui retournent en Angleterre. En ma qualité de secrétaire du Fonds patriotique canadien je puis déclarer avec preuves à l'appui qu'un grand nombre de familles de soldats sont retournées à leurs anciens foyers de l'autre côté de l'Atlantique, tandis qu'il se passe bien peu de jours sans que je reçoive une ou plusieurs demandes de familles qui désirent une assistance pour défrayer leurs frais de transport. Je puis dire que cette assistance n'est accordée que dans des cas très exceptionnels, mais le grand nombre des demandes me force à croire que, dès que la chose sera possible au point de vue financier, un bien plus grand nombre de familles quitteront le Canada de leur plein gré.

Je doute que cette mesure s'applique aussi aux soldats complètement ou partiellement invalides. La plupart de ces personnes s'en sont venues au Canada, attirées par les facilités plus grandes de trouver de l'emploi et par la rémunération plus considérable promise pour le travail. Lorsque l'emploi cessera d'être le but principal de leur vie, ils seront portés à retourner dans leurs patries.

Qu'il faille ou non détourner ces hommes de la pensée de quitter le Canada, c'est là une question sur laquelle je ne crois pas être en état de me prononcer. Je suis porté à me prononcer d'une façon plus positive lorsqu'il s'agit d'hommes ayant de petites familles, parce que je suis sous l'impression que le Canada n'est pas disposé à perdre les revenus que ces familles représentent. En conséquence,

il serait peut-être à propos que le comité des pensions considérât la question de savoir si l'on doit recommander une réduction de la pension au cas où un pensionnaire quitterait le Canada, ou le continent de l'Amérique du Nord. J'ai à peine besoin de dire que la pension telle que projetée par M. Darling et autres serait, sans nécessité, trop considérable en Grande-Bretagne.

Je voudrais ajouter que je suis tout à fait disposé à traiter les soldats invalides et leurs familles avec toute la générosité que l'on croira raisonnable, mais il est juste de supposer que les enfants d'un soldat volontaire sont utiles au Canada et que l'on devrait les détourner de quitter le pays.

Votre dévoué,

PHILIP H. MORRIS,
Secrétaire-adjoint.

Le comité s'est ajourné.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 307,
VENDREDI, 7 avril 1916.

Le comité s'est réuni à onze heures de l'avant-midi, sous la présidence de l'honorable M. Hazen, président.

Le président lut une lettre de Mlle Helen R. Y. Reid, présidente de la succursale auxiliaire du Fonds patriotique canadien (succursale de Montréal, comité de secours) concernant une liste de veuves, de mères et de soldats vivant à Montréal dont les familles ont été secourues par le fonds et qui reçoivent actuellement des pensions.

Il est résolu que cette lettre et que cet état des pensions soient imprimés.

Le comité a de nouveau pris en considération certaines échelles de pensions et a alors ajourné jusqu'à jeudi, le 11 avril, à onze heures de l'avant-midi.

5 avril 1916.

Cher M. HAZEN,
Aux soins de la Division des pensions et des réclamations,
Ottawa.

Cher M. HAZEN,

Dans l'espoir de rendre service à votre comité qui étudie actuellement la Loi des pensions, je vous envoie une liste des noms de nos veuves, de nos mères et de nos soldats vivant à Montréal et dont les familles ont été secourues par le fonds, et qui reçoivent actuellement des pensions. J'ai fait préparer les listes de façon à faire voir le salaire que gagnait autrefois le soldat, son ancienne occupation et la nature de son invalidité, tout comme le nombre des personnes qui en dépendent pour la subsistance. Lorsque l'ancien salaire n'est pas indiqué, cela signifie que le soldat était sans emploi lors de son enrôlement, ou que le cas a été un des premiers cas qui se sont présentés lorsque cette question ne se trouvait pas comprise dans les blancs pour demandes dont on se servait alors. Nous avons consulté les employés et les documents à références.

Vous remarquerez les splendides salaires qu'ont abandonnés certains de nos hommes lorsqu'ils se sont enrôlés et, comme conséquence, les sacrifices qui pèseraient sur leurs familles et sur eux-mêmes si ces hommes revenaient invalides.

Nous aimerions beaucoup voir la mise en pratique des points suivants:

1. L'établissement d'un taux de pension plus élevé et la sauvegarde d'une inspection annuelle et d'une revision de chaque cas.

2. La disparition de la distinction indiquée par les mots "au feu" et "en service actif." Lorsqu'un homme devient complètement invalide alors qu'il est "en service actif," nous sommes d'avis que le pays devrait en prendre soin en se basant sur un seul taux, qu'il ait été "au camp d'entraînement", "dans l'accomplissement de ses devoirs", ou "en présence de l'ennemi" lorsqu'il a été rendu invalide. Une médaille de "service au feu" pourrait indiquer toutes les distinctions que l'on croirait nécessaires d'indiquer.

3. Nous croyons aussi que, lorsque nécessité il y a, par suite de l'enrôlement, et lorsque l'on peut établir une dépendance partielle du soldat mort, une gratification "de faveur"—non pas une pension, peut être accordée aux mères (non aux veuves) et à toutes les autres personnes qui en dépendent (sœurs, pères, tantes, etc.) en faveur de qui aucune mesure n'est faite dans la Loi des pensions, Nous avons soumis ces cas à la considération du comité sous l'autorisation de l'article 647 (ancien article 597), mais les demandes ont été refusées. Le même sort a été réservé au cas d'une mère et de trois enfants, cas où nous avions prouvé l'absolue dépendance. Le refus a été basé sur le fait que le soldat n'était pas marié à la femme. Dix années de vie domestique respectable, et les certificats de naissance des enfants—de même que l'histoire d'une première femme empêchant la célébration du mariage—n'ont pas été jugés suffisants pour permettre de faire une réclamation.

Une Loi des pensions raisonnable et généreuse non seulement aiderait le recrutement, mais, à condition d'être bien et sagement appliquée, serait aussi préférable au point de vue de la seule économie nationale—à une loi insuffisante qui met des citoyens respectables et des patriotes convaincus dans l'obligation de se trouver à charge des fonds de charité locaux et par conséquent forme une race d'indigents dont le pays doit prendre soin—les individus et les organisations privées devant payer tous les frais que le gouvernement ne paie pas, et faisant disparaître nécessairement chez ces personnes l'indépendance et le respect personnel.

Vous priant de croire à tous nos vœux de succès dans le travail important que fait votre comité, je suis,

Votre bien dévouée,

HELEN R. Y. REID,
Présidente de la succursale auxiliaire, P.M.D.D.

(Documents inclus.)

FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN, MONTRÉAL, 1er AVRIL 1916.

Pensions aux personnes dépendant des soldats tués ou blessés.

Numéro.	Nom.	Montant de la pension.	Date de la pension.	Invalidité.	Ancien salaire.	Occupation.	Dépendants.
		$ c.			$ c.		
1859	Mme Pender	22 00 par mois	— octobre 1915	Tué	75 00	Paper C	Epouse.
203	Mme Gilbert	42 00 "	30 mai 1915	"		Shoe Co	Epouse, 4 enfants.
763	Mme Ratcliffe	42 00 "	25 avril 1915	"		P.-C.	Epouse, 4 enfants.
1848	Mme Rattray	47 00 "	18 juin 1915	"	60 00	P.-C.	Epouse, 5 enfants.
250	Mme McNamele	32 00 "	17 mai 1915	"			Epouse, 2 enfants.
256	Mme Hughes	32 00 "	12 août 1915	"		P.-C.	Epouse, 2 enfants.
280	Mme Langevin	37 00 "	28 avril 1915	"		Plombier	Epouse, 3 enfants.
417	Mme McKenzie	32 00 "	23 mai 1915	"		Steel Co.	Epouse, 3 enfants.
802	Mme Hodgson	22 00 "	9 " 1915	"	60 00	Charpentier	Epouse.
876	Mme Thompson	32 00 "	28 avril 1915	"		Constructeur	Epouse, 2 enfants.
1238	Mme Heath	27 00 "	24 mars 1915	"	60 00	Fabricant de corde	Epouse, 5 enfants.
426	Mme Knight	22 00 "	26 octobre 1915	"		Commis	Mère.
675	Mme Thomas	22 00 "	26 " 1915	"	42 00	P.-C.	Mère.
542	Mme McCahon	22 00 "	21 " 1915	"		Téléphone Bell	Mère, 1 sœur.
766	Mme Betts	500 00 de faveur		" (accident)			Mère, 2 enfants.
766	Mme Betts	27 00 par mois		"		Rubber Co.	Epouse, 2 enfants.
780	Mme Cockburn	22 00 "	1er juin 1915	"	55 00	P.-C.	Epouse, 1 enfant.
22	Mme Keyzer	27 00 "	— août 1915	"	48 00	Hôtel de ville	Epouse, 1 enfant.
5350	Mme Morgan	60 00 "	5 mai 1915	"	60 00	Troupes régulières	Epouse, 6 enfants.
541	Mme Moore	33 00 "	— mars 1915	"		Gardien	Epouse, 2 enfants.
489	Mme Wilson	52 00 "	28 juillet 1915	"	52 00	Peintre	Epouse, 6 enfants.
248	Mme Mayhew	47 00 "	mai 1915	"		Charpentier	Epouse, 5 enfants.
1838	Mme Ladéroute	22 00 "	— juin 1915	"	60 00	P.-C.	Epouse.
1829	Mme Wand	22 00 "	— " 1915	"	48 00	Barque de rivière	Mère.
1968	Mme Anderson	37 00 "	— " 1915	"	120 00	L. Durham Co.	Epouse, 3 enfants.
81	Enfants Hunt	30 00 "	— mars 1915	"		Sans travail	Trois enfants.
1911	Mme Scales	27 00 "	21 juin 1915	"	96 00	Cours à ciment	Epouse, 1 enfant.
1760	Mme Hall	27 00 "	— mai 1915	"	88 00	Télégraphe et câble	Epouse, 1 enfant.
411	Mme France	37 00 "	février 1915	Suicide au camp d'entraînement		Municipalité	Epouse, 3 enfants.
1939	Mme Duragon	27 00 "	6 juin 1915	Tué	80 00	G.-T.	Epouse, 1 enfant.
1551	Mme Benson	52 00 "	6 " 1915	"	68 00	Ajusteur de conduits	Epouse, 6 enfants.
1951	Mme Emery	32 00 "	— juillet 1915	"	52 00	Arsenal de port	Epouse, 2 enfants.
647	Mme Elliot	22 00 "	9 sept. 1915	"		Plâtrier	Mère.
499	Mme Hétu	22 00 "	22 avril 1915	"		Dominion Bridge	Mère.
2983	Mme Daskel	22 00 "	71 juin 1915	"	40 00	P.-C.	Mère, 2 sœurs, 1 frère.

FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN, MONTRÉAL, 1er AVRIL 1916—*Fin.*

Pensions aux personnes dépendant des soldats tués ou blessés—*Fin.*

Numéro.	Nom.	Montant de la pension.	Date de la pension.	Invalidité.	Ancien salaire.	Occupation.	Dépendants.
		$ c.			$ c.		
4563	Mme Cox	37 00 par mois	22 nov. 1915	Tué	90 00	P.-C.	Epouse, 3 enfants.
4377	Mme Meunier	37 00 "	1er " 1915	"	48 00	Journaliste	Epouse, 3 enfants.
2065	Mme Brookes	48 00 "	17 déc. 1015	"	48 00	Sur quai	Epouse, 3 enfants.
4582	Mme Moss	22 00 "	24 sept. 1915	"	40 00		Mère.
1540	Mme Guay	32 00 "	29 nov. 1915	"	56 00	Briqueteur	Epouse, 3 enfants.
1914	Mme Matte	22 00 "	20 oct. 1915	"	32 00	Gunn & Co.	Mère, 4 enfants.
44	Mme Keenan		— avril 1915	"		Vapeurs canadiens	Epouse, 4 enfants.
781	Mme Thorpe	37 00 par mois	22 mai 1915	"	76 00	P.-C.	Epouse, 3 enfants.
853	Mme Alexander	22 00 "	23 juin 1915	"	65 00	Teneur de livres	Epouse.

FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN, MONTRÉAL, 1er AVRIL 1916.

Aux soldats rendus invalides par la maladie ou des blessures reçues en service actif.

Numéro.	Nom.	Montant de la pension.	Date de la pension.	Invalidité.	Ancien salaire.	Occupation.	Dépendants.
		$ c.			$ c.		
214	Corbett	6 25 par mois	22 juin 1915	Légère		C.-N.	Epouse.
2160	Smith	21 30 "	mai 1915	100%		Cultivateur	Epouse.
561	Cadieux	6 25 "			70 00	Marchand de bois	Epouse.
127	Partrick	11 00 "		25%		P.-C	Epouse.
985	Owen	10 06 "	20 déc. 1915	50%		Plâtrier	Epouse, 2 enfants.
431	Houle	6 25 "	30 nov. 1915	25%, 12½% due au service		Hôtel de Ville	Epouse, 3 enfants.
295	Lemay	16 00 "	1er déc. 1915	50%, 25% due au service		Fabricant de ceintures.	Epouse, 1 enfant.
226	Lewis	16 00 "	2 nov. 1915	60%	120 00	Garçon	Epouse, 2 enfants.
1309	Saggers	11 00 "	5 déc. 1915	Enrôlé de nouveau	44 00	Brasserie	Epouse, 1 enfant.
2899	Gendron	6 25 "	4 juin 1915			Barbier	Epouse, 6 enfants.
3578	Thompson	11 00 "	2 nov. 1915	25%	32 00	Hôtel	Mère, sœur invalide.
2132	Bourdonnec	6 25 "	24 " 1915	Asthme.	48 00	Gardien	Epouse.
1706	Lavoie	6 25 "	20 " 1915	5%	48 00	Dom. Foundry	Epouse.
1647	Worrall	11 00 "	11 janv. 1916	25%	75 00	Mon. L. H. & P.	Epouse, 2 enfants.
1072	Lachaine	16 00 "	29 oct. 1915	100%	40 00	City Ice Co.	Mère.
955	Daigle	6 25 "	27 janv. 1916			Voiturier (charbon)	Mère, 3 sœurs.
1267	Charette	16 00 "	11 " 1916	75%	45 00	Dom. Bridge	Mère.
1322	Fournier	6 25 "	17 " 1916	25%	75 00	Fraser, Viger	Epouse, 3 enfants.
806	Langelier	16 00 "	27 " 1916	50%	60 00	Aide-marchand	Tante.
2327	Boisvest	6 25 "	27 " 1916	25%	60 00	P.-C.	Mère adoptive.
1106	Clayton	10 00 "	27 " 1916	25%	55 00	Usines de filtration	Mère, 2 sœurs.
642	Crawford	23 50 "	27 " 1916	50%		Spool Co.	Trois enfants.
1198	Dennis	11 00 "	27 " 1946	25%	55 00	Signal Works	Epouse.
313	Honnav	11 00 "	27 " 1916	25%		Briqueteur.	Grand'mère.
565	Sanchez	16 00 "	6 juin 1916	50% pendant 12 mois.	28 00	Distillerie	Epouse, 4 enfants.
170	Rose	6 25 "	27 janv. 1916	25%		Sans travail	Mère, 3 frères.
1682	Frost	6 25 "	27 " 1916	25% pendant 18 mois.	17 00	Banque	Mère, 2 sœurs.
1045	Dougan	6 25 "	3 fév. 1916			Municipalité	Mère.
1176	Mitchell	11 00 "	11 nov. 1915	100%	40 00	Sand Co.	Epouse, 3 enfants.
106	Matheson	11 00 "	31 mars 1915	Tuberculose		G.-T.	Epouse.
669	Harriman	8 33 "	27 déc. 1915	50%		P.-C.	

FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN, MONTRÉAL, 1er AVRIL 1916 —*Fin.*

Aux soldats rendus invalides par la maladie ou des blessures reçues en service actif—*Fin.*

Numéro.	Nom.	Montant de la pension.	Date.	Invalidité.	Ancien salaire.	Occupation.	Dépendants.
		$ c.			$ c.		
1057	Desnoyers	6 25 par mois	27 déc. 1915		52 00	Municipalité	Frère.
794	McCaskill	6 25 "	3 " 1915		44 00	Municipalité	Epouse, 2 enfants.
4602	Frick	11 00 "	6 janv. 1916	25%	128 00	Bassins	Mère.
666	Edsell	11 00 "	5 " 1916	50%	60 00	Pompier	Epouse, 2 enfants.
1173	Summers	11 00 "	11 " 1916	25%	48 00		Mère, 3 sœurs.
1472	Gélinas	6 25 "	1er " 1916	25%	48 00	Municipalité	Tante.
3429	Armitage	6 25 "	2 fév. 1916	25%	97 00	Plâtrier	Epouse, 2 enfants.
883	Arial	11 00 "	5 janv. 1916	50%			Mère.
1491	Chatfield	16 00 "	11 " 1916	50%	125 00	Constructeur	Epouse, 3 enfants.
61	Cross	14 00 "	8 fév. 1916	50% durant 12 mois		Charpentier	Epouse, 6 enfants.
1060	Fisher	6 25 "	8 " 1916	25%	62 00	Sur le havre	Epouse, 9 enfants.
4495	Read	6 25 "	4 " 1916	25%	40 00	Biscuit Co	Mère.
1458	Glennie	6 25 "	10 " 1916	25%	98 00	Peter Lyall	Epouse, 3 enfants.
870	Gauthier	11 00 "	5 " 1916	25%	32 00	Cordonnier	Mère.
704	Théoret	11 00 "	5 " 1916	25%			Mère.
1627	Watson	6 25 "	11 " 1916	Mainten., usines Angus	90 00	Chef	Epouse, 3 enfants.
50	Cowan	11 00 "	1er janv. 1916	25%		Cie de messagerie	Epouse, 4 enfants.
1182	Bourget	6 25 "	5 nov. 1915	100%	32 00	Garçon de ferme	Sœur.
2887	Petit	11 00 "	1er fév. 1916	75%	30 00	Garçon de ferme	Epouse.
1411	Heap	11 00 "	5 janv. 1916	25%	40 00	Rug Co	Epouse, 2 enfants.

REMARQUE.—L'invalidité est médicale et non industrielle, et on pourrait y remédier à l'aide des conseils techniques de commerçants et d'hommes d'affaires.

PROCÈS-VERBAUX DU COMITÉ

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301,
MARDI, le 11 avril 1916.

Le comité s'est réuni à 11 heures a.m. et l'honorable M. Hazen présidait.

PRÉSENTS: MM. Green, Hazen, Macdonell, Nesbitt et Nickle.

M. W. Stockdale, du bureau impérial des pensions, Ottawa, comparaît devant le comité et traite de la question de ce que peut gagner un soldat pensionné, il donne également son opinion au sujet des pensions différées et de la commutation des pensions.

M. Nickle, un membre du sous-comité chargé d'examiner l'échelle projetée des pensions, fait rapport que cette question est à l'étude.

Le comité s'est alors ajourné pour se réunir de nouveau quand le président le convoquera.

V. CLOUTIER,
Secrétaire du comité.

J. D. HAZEN,
Président du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301,
JEUDI, 13 avril 1916.

Le comité s'est réuni à 11 heures a.m., et l'honorable M. Hazen présidait.

PRÉSENTS: Les neuf membres du comité.

Le comité étudie un projet de rapport que lui soumet M. Nickle, membre du sous-comité.

Le président lit le rapport et propose qu'on l'examine article par article, lors de la prochaine réunion du comité, ce qui est convenu.

Instruction est donnée au secrétaire d'obtenir de M. J. W. Borden une estimation du coût total des pensions basé sur l'échelle de taux contenus dans le projet de rapport.

Le comité s'ajourne ensuite jusqu'à mardi, le 18 avril, à 11 heures a.m.

V. CLOUTIER,
Secrétaire du comité.

J. D. HAZEN,
Président du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301,
MARDI, le 18 avril 1916.

Le comité s'est réuni à 11 heures a.m. et l'honorable M. Hazen présidait.

PRÉSENTS: Les neuf membres du comité.

M. J. W. Borden, le comptable et le payer général du ministère de la Milice, comparaît devant le comité.

Le comité étudie l'estimation du coût des pensions préparée par M. J. W. Borden et basée sur une échelle de taux soumise par M. Nickle, du sous-comité. M. Borden explique à ce propos certains points de l'estimation.

Le comité étudie ensuite un projet de rapport que l'on doit présenter à la Chambre. Les articles de 1 à 12 sont examinés. Advenant une heure le président quitte le fauteuil et le comité s'ajourne pour reprendre ses travaux à 5 heures p.m.

Le comité reprend sa séance à 5 heures p.m. et l'honorable M. Hazen préside.

Présents: MM. Green, Hazen, Macdonald, Macdonell, Nesbitt, Nickle et Oliver.

Le comité examine plus amplement l'article 12. Il examine aussi l'article 13. A six heures le président quitte le fauteuil et le comité s'ajourne à 9 heures p.m.

Le comité reprend ses travaux à 9 heures p.m. et l'honorable M. Hazen préside.

Présents: MM. Green, Hazen, Macdonald, Macdonell, Nesbitt, Nickle, Oliver et Scott.

Le comité étudie de nouveau le projet de rapport. Plusieurs changements sont proposés et adoptés. Le rapport et ces changements sont renvoyés à un sous-comité qui a instruction de récrire le rapport tel que modifié.

Le comité s'ajourne ensuite pour se réunir de nouveau quand le président le convoquera.

V. CLOUTIER,
Secrétaire du comité.

J. D. HAZEN,
Président du comité.

Chambre des Communes,
Salle n° 301,
Jeudi, 4 mai 1916.

Le comité s'est réuni à 11 heures a.m., l'honorable M. Hazen présidait.

Présents: MM. Green, Hazen, Macdonell, Nesbitt, Nickle, Oliver et Scott.

Le président lit les lettres suivantes:

De M. Wm. David McPherson, C.R., M.L.A., le président de la Commission de l'aide aux soldats, de Toronto, *re* que l'on mette les réservistes de la Grande-Bretagne et des pays alliés sur le même pied que nos propres soldats en ce qui concerne les pensions. Ordonné, que M. Macdonell écrive à M. McPherson.

De M. Frank Darling, le président du comité de la *Toronto and York County Patriotic Fund Association,* concernant une série de diagrammes graphiques des pensions payées en Angleterre, aux Etats-Unis, dans l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ainsi que de l'échelle de taux existante et projetée au Canada. Ordonné, que le secrétaire télégraphie à M. Darling de transmetre ces diagrammes au comité.

De M. Oliver Pringle, d'Ottawa, concernant les asiles nationaux pour les volontaires invalides, à Togus, Maine, et à Milwaukee, Wisconsin. Ordonné, que le secrétaire accuse réception de ces lettres et qu'il les fasse imprimer.

Le comité se livre ensuite à l'examen du projet de rapport revisé qui doit être présenté à la Chambre. Les articles de 13 à 24 inclusivement sont adoptés.

Le comité s'ajourne alors à lundi, le 8 mai, à 11 heures a.m.

V. CLOUTIER,
Secrétaire du comité.

J. D. HAZEN,
Président du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE N° 301,
LUNDI, 8 mai 1916.

Le comité s'est réuni à 11 heures a.m. et l'honorable M. Hazen présidait.

PRÉSENTS: MM. Green, Macdonald, Nickle, Oliver et Scott.

Le président lit les lettres suivantes:-

De l'honorable M. R. Lemieux exposant qu'il ne peut assister à l'assemblée du comité, mais qu'il appuie fortement la motion de M. Macdonald relativement aux réservistes anglais et français.

De M. E. W. Nesbitt, lettre et copie de ce que l'on projette d'ajouter au rapport, aussi article préparé par M. Nesbitt au sujet des réservistes.

De M. Frank Darling, lettre et une douzaine ou plus de cartes graphiques concernant les échelles de pensions, et

De M. E. H. Scammell, de la Commission des hôpitaux militaires *re* supplément aux pensions des réservistes britanniques et autres et observations à ce sujet.

M. Nickle propose, secondé par M. Oliver, que l'article 25 soit de nouveau rédigé de façon à donner suite à ce que suggère M. Nesbitt,—ce qui est adopté.

Le secrétaire reçoit instruction d'accuser réception de la lettre de M. Darling et des cartes graphiques.

Le comité étudie alors de nouveau le rapport qui doit être présenté à la Chambre.

Sur la motion de M. Green, secondé par M. Scott, il a été résolu que le rapport lu par le président et contenant la modification proposée par M. Nesbitt au sujet des réservistes britanniques et autres soit adopté et que ce rapport soit présenté à la Chambre,—ce qui a été convenu.

Le secrétaire reçoit l'instruction de faire imprimer les lettres ayant trait aux asiles nationaux des volontaires invalides, à Togus, Maine, et à Milwaukee, Wisconsin.

Le comité s'ajourne ensuite *sine die.*

V. CLOUTIER,
Secrétaire du comité.

J. D. HAZEN,
Président du comité.

(14) NOUVEAUX ÉTATS SOUMIS ET LETTRES REÇUES.

OTTAWA, 6 avril 1916.

M. V. CLOUTIER,
Secrétaire du comité des pensions,
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 5 avril et de vous transmettre ci-inclus un état du nombre des familles inscrites dans les registres de Fonds patriotique à la fin de février pour chacune des trois catégories mentionnées dans votre lettre.

Si nous pouvons fournir quelque autre renseignement à votre comité il nous fera plaisir de nous tenir à sa disposition.

Bien à vous,

PHILIP H. MORRIS,
Secrétaire adjoint.

FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN.

CLASSIFICATION des familles recevant de l'aide du Fonds patriotique canadien au cours du mois de février 1916.

Volontaires canadiens. 30,119	Réservistes de l'armée britannique. 569	Réservistes de la marine britannique. 52	Réservistes de l'armée belge. 114
Réservistes de l'armée française. 586	Réservistes de l'armée italienne. 64	Réservistes de l'armée serbe. 2	Réservistes de l'armée russe. Aucun.

Nombre total des familles—31,506.

PHILIP H. MORRIS,
Secrétaire adjoint.

(15)

M. W. F. NICKLE, M.P.,
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR NICKLE,—Je vous envoie, comme vous me l'avez demandé, l'échelle des pensions préparée pour l'armée, du soldat au général de brigade, ainsi que les changements faits pour le sergent-major et le sous-officier breveté.

Bien à vous,

J. W. BORDEN,
Comptable et payeur général.

ÉCHELLE DES PENSIONS.

ÉCHELLE DES PENSIONS.

—	1re classe.	2e classe. 80%	3e classe. 60%	4e classe. 40%	5e classe. 20%
	$	$	$	$	$
Soldats	480	384	288	192	96
Premiers sergents et sergents	510	408	306	204	102
Adjudant sous-officier, Sergent-fourrier, Maître canonnier (Non sous-officiers brevetés)	620	496	372	248	124
Sous-officier breveté	680	544	408	272	136
Lieutenant	720	577	432	283	144
Capitaine	1,000	800	600	400	200
Major	1,260	1,008	756	504	252
Lieutenant-colonel	1,560	1,248	936	624	312
Colonel	1,890	1,512	1,134	756	378
Général de brigade	2,700	2,160	1,620	1,080	540

RÉSERVISTES *RE* PENSIONS DE GUERRE.

OTTAWA, 8 mai 1916.

L'honorable J. D. HAZEN, P.C.,
Ottawa.

MONSIEUR,—Comme je suis informé que la question du supplément de pension des réservistes anglais et autres qui étaient résidants du Canada *bona fide* lors de la déclaration de la guerre doit être discutée de nouveau à votre assemblée de ce jour, je vous serais grandement obligé de bien vouloir me permettre d'insister sur la recommandation que j'ai faite dans mon témoignage sur ce sujet, et qu'a faite également sir Herbert Ames. Je désire soumettre les raisons suivantes pour lesquelles le gouvernement du Canada devrait favoriser ce supplément de pension à ces réservistes.

1. Tous ces hommes étaient des citoyens canadiens, et il est probable que la majorité d'entre eux se seraient enrôlés dans les forces expéditionnaires canadiennes, s'ils n'avaient pas été obligés de retourner à l'unité à laquelle ils avaient déjà appartenu. Tous combattent pour la même cause.

2. Le taux de la pension anglaise est de beaucoup moindre que celui que propose le comité pour les membres des forces expéditionnaires canadiennes; le premier étant basé sur le coût de la vie en Grande-Bretagne, tandis que le second l'est sur celui du Canada.

3. Si le réserviste invalide doit vivre avec sa pension sans qu'il lui soit accordé de supplément, il deviendra peut être nécessaire pour lui, ou pour sa famille, s'il mourait, de retourner de l'autre côté des mers.

4. Si aucun effort n'est fait pour combler la différence du taux de la pension anglaise et de la pension canadienne, un grand nombre d'hommes, et, au cas où ceux-ci auraient été tués, un grand nombre de veuves et leurs familles seront à charge à la charité locale.

5. Le poids de l'aide à accorder à ces réservistes et à leurs familles portera lourdement sur le public des centres d'où la plupart viennent, tandis que ce fardeau devrait être supporté par le pays tout entier. Il est absolument certain que la différence devra être comblée, soit par souscription publique, par taxes municiaples ou par l'Etat. Si elle est payée par l'Etat, ceux qui n'ont contribué à aucun fonds patriotique ou autres fonds de guerre paieront leur juste part.

6. Comparativement aux sacrifices que le Canada a faits et fait encore présentement, le coût supplémentaire de ces pensions ne sera qu'une pure bagatelle.

Le gouvernement australien a décidé d'assumer la responsabilité de combler la différence entre les taux de pension anglaise et de pension australienne. Suit la clause 15 de la loi des pensions de guerre, 1914:—

> "Les dispositions de la présente loi s'appliquent au cas de tout soldat de la Force de Réserve Impériale appelé en service actif, qui, au commencement du présent état de guerre résidait *bona fide* en Australie, tout comme si ce soldat eût été un membre des forces telles que définies dans cette loi.
>
> "Pourvu que si ce soldat, ou ceux qui en dépendent, a ou ont droit à une pension ou indemnité en vertu d'une loi impériale, il soit tenu compte du taux ou chiffre de cette pension ou indemnité lorsque l'on répartira le taux de la pension payable sous l'empire de cette loi.
>
> "Pourvu, de plus, qu'en vertu de cet article, aucune pension ne soit payable à une personne qui n'est pas résidante *bona fide* en Australie."

On a avancé à l'encontre de cette ligne de conduite certains arguments auxquels je désire référer, donnant en même temps les motifs qui me les font considérer comme insoutenables.

1. La somme ajoutée au coût des pensions sera considérable. M. W. Stockdale, le comptable de la division des Pensions Impériales, m'a informé que le nombre des

réservistes anglais rappelés sous les drapeaux, et qui demeuraient en Canada lors de la déclaration de la guerre, ne dépassait pas 4,000. Le secrétaire adjoint du Fonds Patriotique Canadien déclare que le nombre des familles des réservistes qui reçoivent une assistance de ce fonds, dans toutes les parties du Canada, est approximativement comme il suit: Anglais, 600; Français, 600; Belges, 100; Italiens, 70; Serbes, 2.

Prenons le cas du réserviste anglais; la pension d'incapacité complète en Angleterre est de $316 par année, et je suis informé que le comité se propose de recommander la somme de $461.40 pour la même pension au Canada, soit une différence de $145.40. Supposons que 25 pour 100 des 4,000 réservistes anglais soient tués ou rendus complètement invalides—ce qui est un nombre certainement excessif—pour payer la différence, le gouvernement du Canada n'encourrait qu'une dépense annuelle de moins de $150,000. Probablement qu'il faudrait moins de $100,000 pour couvrir le cas de nos réservistes alliés, de sorte que l'addition annuelle à nos dépenses de pension ne pourrait être de plus de $250,000 et n'excéderait probablement pas la moitié de cette somme. Du total de $700,000 dépensé mensuellement par le Fonds Patriotique, $14,000 ou 2 pour 100 vont aux familles de réservistes alliés. Il leur est payé un taux plus élevé qu'aux familles des membres des Forces Expéditionnaires Canadiennes, parce que l'allocation de leur gouvernement est plus faible.

2. Les réservistes anglais reçoivent 6d. ou 12 cents par jour et de ce fait n'ont droit à aucune considération spéciale. Je ne crois pas que cette allocation insignifiante du gouvernement anglais, pour services déjà rendus, puisse avoir quelque chose à faire dans le cas actuel. Les pensions canadiennes ne sont pas accordées en récompense de services, mais afin de permettre à un homme devenu invalide de continuer à vivre en Canada sans avoir recours à la charité.

3. Si les pensions des réservistes anglais résidant au Canada doivent équivaloir aux pensions canadiennes, le gouvernement anglais devrait être requis d'en payer le coût. Je crois qu'il n'y a pas grande chance qu'une telle requête soit accordée. Le gouvernement anglais a basé son échelle de pension sur le coût de la vie en Grande-Bretagne et il pourrait très à propos répondre que le fait pour un soldat de demeurer dans un autre pays ne regarde que lui seul. Il est évident que c'est là la manière de voir du gouvernement d'Asutralie, aussi dans ce pays le gouvernement a-t-il pris la responsabilité de la différence qu'il pourrait y avoir entre les deux pensions.

Il est bien certain que des difficultés surgiront si l'on adopte cette politique au Canada, mais les mêmes difficultés se produisent en Australie. Il ne devrait cependant pas y avoir beaucoup d'ennuis quant aux réservistes anglais, quoiqu'il puisse y en avoir dans le cas des Français, des Belges et autres.

C'est pourquoi j'ai l'honneur de suggérer à la considération du comité qu'un article semblable à celui de la loi d'Australie soit inséré dans le rapport qui sera soumis au gouvernement, ainsi qu'un autre article autorisant le Conseil des Pensions à accorder des pensions aux réservistes de nos alliés, ou à ceux qui dépendent d'eux, à sa discrétion.

Mes relations avec les soldats qui reviennent me mettent en état de connaître les conditions dans toutes les parties du Canada, et je sais qu'il nous faudra faire face à une sérieuse situation si le gouvernement ne fait aucun effort pour régler cette question de réservistes. Il y a déjà plusieurs indices de la chose, spécialement au Manitoba et dans la Colombie-Britannique. Je désire donc demander respectueusement, mais très vivement, au comité qu'il examine soigneusement cette affaire. Je vous inclus une copie de la loi de l'Australie, dont j'ai cité des extraits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. SCAMMELL,
Secrétaire.

OTTAWA, 8 mai 1916.

(17)

ASILES DES SOLDATS AUX ETATS-UNIS.

MONTRÉAL, 28 avril 1916.

(Transmis au comité par M. Pringle.)

CHER M. PRINGLE,—Relativement à l'asile national des soldats des Etats-Unis, je vous inclus une lettre de M. Todd, président du chemin de fer Bangor and Aroostook, ainsi qu'une autre lettre très instructive du colonel William P. Hurley, gouverneur de l'asile à Togus, Maine. J'ai écrit au colonel pour le remercier de sa courtoisie en me fournissant des renseignements aussi détaillés. En même temps, je vous inclus les vues panoramiques de l'asile que le colonel mentionne dans sa lettre.

Je n'ai pas encore eu de nouvelles de mon ami Earling au sujet de l'institution du Wisconsin.

Votre tout dévoué,

E. J. CHAMBERLIN.

M. CLIVE PRINGLE,
De Pringle et Guthrie,
Ottawa.

BANGOR, MAINE, 24 avril 1916.

Asile des soldats.

MON CHER CHAMBERLIN,—Relativement à votre lettre d'Ottawa en date du 18, il me fait grand plaisir de vous inclure la lettre originale du 21, du colonel Wm. P. Hurley, gouverneur de l'Asile national pour les soldats volontaires invalides, situé à Togus, Maine, lettre qui, je crois, couvre tous les points essentiels sur lesquels vous désirez des informations.

Vous remarquerez sur l'en-tête de la lettre que les "directeurs" sont: Le président des Etats-Unis, le juge en chef de la cour Suprême et le secrétaire de la guerre, et par la lettre, vous verrez que l'institution est soutenue par le Congrès.

Il n'y a qu'un seul point qui n'a pas été touché et sur lequel vous désirez peut-être des informations, c'est de savoir si quelqu'un de ces vieux soldats doit payer quelque chose au refuge s'il en est capable? J'en doute, mais je me ferai un plaisir d'éclaircir le point si vous le voulez, ou tout autre sur lequel vous voudriez être renseigné.

Je vous envoie aussi les vues des différents bâtiments, etc.

Il m'est réellement agréable de vous rendre ce service, et spécialement aux Canadiens, et si vous avez besoin d'autres renseignements, n'hésitez pas à me les demander.

Sincèrement à vous,

PERCY R. TODD.

M. E. J. CHAMBERLIN,
Président du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc,
Montréal, P.Q.

REFUGE NATIONAL DES SOLDATS,
TOGUS, MAINE, 21 avril 1916.

Du gouverneur——

A Percy R. Todd, président, compagnie du chemin de fer Bangor et Aroostook, Bangor, Maine.

Sujet:—Données *in re* Succursale de l'est de l'A.N.S.V.I.

CHER MONSIEUR,—

1. J'ai reçu, ce matin, votre lettre du 20 courant contenant une copie de la lettre de M. Chamberlin, président du Grand-Tronc. Je suis heureux de vous fournir les renseignements qui suivent et qui sont les plus essentiels à notre succursale.

2. Pour vous donner une idée générale des bâtiments et du terrain, je vous envoie par la poste, sous couvert séparé, un livre souvenir de l'asile.

3. La réserve est située, comme vous le savez probablement, à environ cinq milles de la ville d'Augusta. Elle comprend une étendue totale de 1,735 acres. Ce terrain a coûté jusqu'à date $69,600 à l'Etat. Il y a neuf casernes. Cinq sont en briques et quatre en charpente. De plus, il y a l'hôpital, un très grand bâtiment en charpente. La bibliothèque est construite de briques et des sept bâtiments servant de quartiers aux officiers, trois sont de briques et quatre de charpente. Il y a aussi six magasins en charpente et trente-quatre autres bâtiments tous en charpente, ce sont les granges, les boutiques, la buanderie, les hangars à charbon, etc. Le coût original des bâtiments se chiffre à $808,615.84.

4. A la date du 30 juin 1915, qui était la fin de notre exercice, l'asile comptait 1,676 membres, y compris les officiers. A ceci doivent s'ajouter environ 200 employés civils logés dans les dortoirs ou sur les terrains. Le nombre des personnes dont on a eu soin, durant le dernier exercice, a été de 1,787 soldats de la guerre civile et de 534 soldats des autres guerres, comme la guerre hispano-américaine, l'insurrection des Philippines, les vétérans de la campagne indienne, etc. L'âge moyen de tous les soldats soignés pendant l'année était de 65·85 ans. Je vous envoie un menu qui vous donnera une idée de la nourriture des soldats, et le coût moyen de la ration quotidienne aux soldats pendant l'année (matières brutes) a été de 0·2117.

5. L'asile possède un système d'égouts septiques. Les eaux d'égout sont pompées dans un réservoir septique et distribuées automatiquement dans les couches de filtration. Deux pompes à gazoline font ce travail. L'eau s'obtient du district aquifère d'Augusta et est amenée à l'asile par des tuyaux à partir d'Augusta, Maine; ce service a coûté, l'année dernière, $8,166.38.

6. L'asile entretient son propre outillage à vapeur, lequel se compose d'une machine principale avec six chaudières, il y a aussi sept chaudières dans les bâtiments à part la machine principale. Le coût total pour la mise en opération de cet outillage et des chaudières a été, durant l'année, y compris le coût de la houille, de la main-d'œuvre, des pièces de fonte, de l'inspection des chaudières, etc., de $24,442.59.

7. L'asile ne possède pas de machines pour l'éclairage. La *Central Maine Power Company* lui fournit, en vertu d'un forfait, la lumière électrique. L'année dernière, les services d'éclairage et de force motrice ont coûté $10,604.

8. L'asile est dirigé par douze officiers brevetés, dont les noms et les titres de neuf d'entre eux sont mentionnés à l'en-tête de cette lettre. Les trois autres sont des chirurgiens adjoints. Il y a, en outre, 31 sous-officiers, se composant des commandants de compagnies, de sergents, etc., et environ 170 employés civils. 200 à peu près des soldats de l'institution sont aussi employés dans le cours de l'année et le coût total des services personnels s'est élevé l'année dernière à $115,258.72.

9. L'asile possède une bibliothèque moderne et conserve dans des liasses tous les plus importants quotidiens et journaux hebdomadaires des Etats-Unis ainsi que bon nombre de revues et de publications périodiques. Il y avait, pour la circulation dans la

bibliothèque, à la fin de l'année, plus de 12,000 volumes, qui se composaient de romans, récits de voyages, ouvrages de biographie, d'histoire, etc.

10. Pendant la saison, les soldats s'amusent au jeu de *base ball;* ils assistent aussi à des séances de vues animées et des séances dramatiques On leur fournit également une salle de club avec tables de pool et de billard, et tout ce qu'il faut pour les jeux de cartes et autres.

11. Le total du crédit attribué par le Congrès au maintien de la succursale de l'asile pendant l'année financière courante, est de $319,240.56, montant qui représente à peu près la moyenne des crédits pour un exercice.

12. Il est à présumer que ce qui précède vous donnera une assez bonne idée de la situation de l'asile, mais s'il y a des renseignements spécifiques que vous désirez obtenir et qui ont été omis, je serai heureux de vous les faire parvenir, si vous voulez m'écrire à ce sujet.

13. Je désire ajouter à ce qui précède que pendant la saison d'été l'asile maintient une musique d'environ 18 instruments, et pendant l'hiver un orchestre de douze à quinze instruments, pour l'amusement des membres. En été, on donne des concerts tous les jours, sauf les lundis, pendant une heure, à quatre heures de l'après-midi, et l'hiver, des concerts ont lieu au théâtre de l'asile, de 7 à 8 heures tous les soirs, excepté les mardis. Le nombre des membres de l'asile a considérablement diminué depuis plusieurs années et la capacité des casernes dépasse de beaucoup la partie occupée. On pourrait loger 500 membres de plus dans les édifices actuels.

Bien à vous,

WILLIAM P. HURLEY.

SUCCURSALE DE L'EST, ASILE NATIONAL POUR LES VOLONTAIRES INVALIDES.

MENU POUR LA SEMAINE FINISSANT LE 6 MAI 1916.

Dimanche, le 30 avril.

DÉJEUNER.—Fèves au lard avec porc salé, sauce aux tomates, pains blanc et brun, margarine, café.

DÎNER.—Fricassée de mouton, pommes de terre bouillie, sauce aux tomates, pâté de viande hachée, fromage, pain, margarine, café.

SOUPER.—Bouillie de farine de maïs, sucre, lait, petits gâteaux au sucre, sirop, compote de fruits, pain, margarine, thé.

Lundi, le 1er mai.

DÉJEUNER.—Hâchis de morue, sauce poivrée, pain, margarine, café.

DÎNER.—Soupe au bœuf, oignons, pommes de terre, carottes, navets, macaroni, tomates, gâteaux d'orge, cornichons, pouding au pain, sauce, pain, margarine, café.

SOUPER.—Viandes froides, pommes de terre bouillies, compote aux fruits, sirop, pain, margarine, thé.

Mardi, le 2 mai.

DÉJEUNER.—Ragoût de mouton, gâteau de maïs, pain blanc, margarine, café.

DÎNER.—Morue salée, avec restes de porc, pommes de terre bouillie, sauce au maïs, pouding au riz, pain, margarine, café.

SOUPER.—Bouillie de maïs, sucre, lait, gâteaux de mélasse, pruneaux, sirop, pain, margarine, thé.

Mercredi, le 3 mai.

Déjeuner.—Fèves au lard avec porc salé, raifort, pain d'orge et pain blanc, margarine, café.

Dîner.—Bœuf à la mode, sauce aux légumes, pommes de terre bouillies, navet pilé, pâté aux pommes, fromage, pain, margarine, café.

Souper.—Pouding, sauce au citron, compote aux pommes, sirop, pain, margarine, thé.

Jeudi, le 4 mai.

Déjeuner.—Hachis de viande, cornichons à la moutarde, sauce poivrée, pain d'orge et pain blanc, margarine, café.

Dîner.—Veau rôti, sauce brune, pommes de terre bouillies, panais à la crème, pouding de farine de maïs, pain, margarine, café.

Souper.—Tranches de mortadelle, pommes de terre bouillie, compote de pommes, sirop, pain, margarine, thé.

Vendredi, le 5 mai.

Déjeuner.—Œufs battus, pommes de terre bouillies, pain, margarine, café.

Dîner.—Soupe aux peignes, porc en carrés, pommes de terre, biscuits, cornichons, pouding au tapioca, pain, margarine, café.

Souper.—Macaroni aux tomates, brioches au Corinthe, sauce aux pêches, pain, sirop, margarine, thé.

Samedi, le 6 mai.

Déjeuner.—Lard fumé frit, pommes de terre bouillie, gâteaux de maïs, pain, margarine, café.

Dîner.—Epaule de porc bouillie, pommes de terre bouillies, sauce aux pois, pouding au pain, sauce, pain, margarine, café.

Souper.—Gras-double, pommes de terre bouillies, compote aux fruits, sirop, pain, margarine, thé.

Approuvé:
William P. Hurley, gouverneur.

J. B. MACHLE,
Préposé au commissariat.

(18) 29 avril 1916.

(Transmis par M. Pringle au comité.)

Cher docteur Pringle,—Je vous transmets ci-inclus une communication de mon ami Earling, président du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway,* au sujet de la succursale nord-ouest de l'Asile national pour les volontaires invalides, situé à Milwaukee, en même temps qu'un rapport des gérants des asiles, qui donne des renseignements très complets, non seulement sur l'asile de Milwaukee, mais aussi sur les autres asiles aux Etats-Unis. J'inclus également quelques photographies de l'asile de Milwaukee.

Si je puis faire quelque chose de plus pour aider M. Green en cette matière, je serais heureux de le savoir.

Bien à vous,

E. J. CHAMBERLIN.

M. Clive Pringle,
Pringle et Guthrie,
Ottawa.

ANNEXE No 4

CHICAGO, 24 avril 1916.

MON CHER M. CHAMBERLIN,—En réponse à la demande contenue dans votre lettre du 18 courant, je vous transmets, sous pli séparé, des photographies de la succursale nord-ouest de l'Asile national pour les soldats invalides, situé à Milwaukee, en même temps qu'une copie du rapport des gérants, qui donne des renseignements très complets sur la grandeur, le nombre et le coût des édifices; sur l'organisation, le coût de l'entretien et les autres dépenses par tête, expliquant, en outre, les règlements généraux, les dispositions prises pour l'amusement, le vêtement, etc.

Ce volume donne des renseignements semblables sur les autres succursales du système national des asiles pour les soldats et marins invalides, et on le trouvera sans doute intéressant à ce point de vue.

Je compte que, pour l'objet que vous mentionnez, ces renseignements sont tout ce que vous désirez. S'il en est autrement, ce sera un très grand plaisir pour moi de vous envoyer des données supplémentaires, dès que vous m'en aurez informé.

Sincèrement à vous,

A. J. EARLING.

M. E. J. CHAMBERLIN,
Président, Grand-Tronc,
Montréal, Qué.

